

第3回 那覇空港技術検討委員会

日時：平成21年3月9日(金)13:58~16:39

場所：沖縄県水産会館 5階 大ホール

出席者(五十音順)

委員長	屋井 鉄雄	東京工業大学大学院総合理工学研究科教授
委員	大森 保	琉球大学教授
〃	小田 勝也	国土交通省国土技術政策総合研究所沿岸海洋研究部長
〃	香村 眞徳	琉球大学名誉教授
〃	佐藤 学	定期航空協会専門委員
	(代理)遠藤 弘太郎	定期航空協会企画小委員
〃	島田章一郎	那覇空港ビルディング株式会社常務取締役
委員長代理	津嘉山正光	琉球大学名誉教授
委員	丹生 清輝	国土交通省国土技術政策総合研究所空港研究部空港計画研究室長
〃	轟 朝幸	日本大学理工学部社会交通工学科教授
〃	東 良和	沖縄経済同友会観光委員長
〃	福島 駿介	琉球大学名誉教授
〃	宮城 邦治	沖縄国際大学総合文化学部教授
オブザーバー	山本 昌宏	環境省総合環境政策局環境影響評価課環境影響審査室長

1. 開 会

○事務局 本日はお忙しい中、本委員会にご出席いただきましてありがとうございます。時間には早いのですが、皆さんもう到着をいただいておりますので、始めさせていただきます。できればと思います。

本日は、第3回那覇空港技術検討委員会でございます。よろしくお願いいたします。

2. 委員紹介

○事務局 続きまして、委員のご紹介でございます。今回、異動の委員がいらっしゃいます。まず、委員の配席図をお手元の資料、3枚目に入っておりますので、これを見ながらご紹介させていただければと思います。

今回、異動になりましたのは、辻委員でございまして、その後任といたしまして、国

土交通省国土技術政策総合研究所空港研究部の空港計画研究室長、丹生清輝様でございます。よろしくお願いいたします。

○丹生委員 よろしく申し上げます。

○事務局 そしてまた、本日はオブザーバーといたしまして、環境省からのご出席いただいております。環境省総合環境政策局環境影響評価課環境影響審査室長の山本昌宏様でございます。

○山本（オブザーバー） よろしく申し上げます。

○事務局 それでは、次に進みます前に、資料の確認をさせていただきます。

お手元の資料の上から1枚目が議事次第です。そして、次に配付資料一覧があるかと思っております。そして、今見ていただきました配席図です。その次から資料となっておりますが、まずA4横長で資料1とあります。「第2回那覇空港技術検討委員会の指摘事項と対応方針」という両面刷り1枚紙でございます。その次に、資料2「構想段階P Iの活動結果について」という10ページの資料です。その次に資料3「技術的検討に係わる意見とその対応について」。ちょっとページ数はたくさんありますが、資料3、60ページ弱の資料もございます。そして、資料4「那覇空港構想段階に係わるスケジュール」1枚紙が付いてございます。その後、参考資料がございます。参考資料1「構想段階P Iに提示した930m改良案」についての資料。そして、最後に参考資料2、これはP I活動していく中で、そのところから出てきていますご意見あるいは表明、そういったものを参考で綴ってございます。その次に、前回の第2回那覇空港技術検討委員会の議事録を付けてございます。ご覧ください。その下には、さらに今回P Iで使いました構想段階P Iのためのレポートを配付させていただいております。

資料としては以上でございます。過不足がございましたら、事務局のほうにお申しつけください。

よろしいでしょうか。

そうしましたら、これから議事に入らせていただきます。その前にマスコミの方へお願いがございます。会議の円滑な運用のため、撮影はここまでとさせていただきます。テレビカメラの撮影及び写真撮影を控えていただければと思います。よろしくお願いいたします。

それでは、ここから議事進行は委員長にお願いしてまいります。委員長、よろしくお願いいたします。

3. 議 事

○委員長 どうもありがとうございました。特に今日は雨の中、足元の悪い中をお集まりいただきました。どうもありがとうございます。

議事に先立ちまして、一言。1つは、先ほど紹介ありましたように、今回は無理を申し上げて、環境省の山本室長にオブザーバーということでご参加いただきました。

それから、今までの会議の冒頭何度か申し上げておりましたように、今回の那覇空港の構想段階、これは今から申し上げますような意味で、我が国最初の取り組みであります。そういうことがございまして、そのあたりの少し話をしてから、議事のほうに入らせていただきたいと思います。

これも何度か申し上げているところでありますけど、きょうは技術検討委員会としては3回目でありますけど、この構想段階に至る前に5年間にわたる長い間那覇空港に関しては、調査段階ということで、独自のP Iをずっとやってきました。これ自体も我が国で前例がないほど充実した、しっかりとした調査を、P Iというものを含めて行ってきたわけです。それに続いて、この構想段階。またこれも非常に膨大なエネルギーをかけて、多くの方の意見もいただきながら、そしてまた、そこに出す資料についても、非常に優れたものをつくっていただいて、進めてきたわけでございますので、まずはこれに係わった多くの方に敬意を表し、また感謝申し上げたいと思います。どうもありがとうございました。

そして、P I自体は終了したわけでございますけど、この構想段階といいますのは、国土交通省が全省的な仕組みとして昨年の3月末に策定した構想段階の計画策定プロセスのガイドライン。これに基づく第1号ということになります。

そして、その国土交通省のガイドライン策定に先立って、環境省のほうでは構想段階にあたる様々な公共事業の共通的なプロセスガイドラインをつくりました。これはSEA、戦略的アセスメント、戦略アセスといいます。このガイドラインをつくりました。そのガイドライン策定に前後して国交省のほうもそれに呼応するように、国土交通省の計画プロセスガイドラインをつくったわけでございます。

国土交通省のほうは、計画づくりを社会、環境、経済、様々な面から考慮して行って、最終的な案を決めていくという、こういうプロセス手続きをもっています。計画づくりそのものでございますので、その中で、ある要件を満たしていれば、これは環境省が言っているSEA(戦略アセス)のガイドラインにもあたる、ガイドラインを適用したプロセスと

して適合するという、こういう判断ができるわけでごさいます、今回の那覇空港の構想段階のP I、あるいは計画づくりについては、まさにその点が評価されているということをごさいます。

こういうことで、環境省にとっても、国土交通省にとっても、これが第1号の取り組みであったわけです。ですから、那覇空港の取り組みというのは、沖縄にとって大変大きな課題であり、大変重要なプロジェクトだということは、私もはじめ皆認識していたわけでごさいますけど、実は同時に全国的な意味でも、国土交通省あるいは環境省にとっても、大変重要な第1号のプロジェクトだということを改めてここに強調しておきたいと思います。

そういうことがございまして、環境省さんの方からもぜひこの那覇のプロジェクトに対しては、いわばエールを送りたい。すなわち環境省として定めているガイドラインに適合することをきっちりとやっているの、これはまさに環境省としてのガイドライン第1号でもあるということでごさいました。私もこのガイドラインづくりに関わっていたので、随分議論をさせていただきました。S E Aという構想段階ですから、複数の代替案、これを比較検討することが必要であろう。決めてしまう前の段階のアセスメントであるということごさいます。

一方で、まだ決まっていないので、詳細なデータは改めて現場でとったり、観測をしたり、こういうことは必要がないのであると。すなわち既存の資料等を使って、それが比較に足るようなデータであれば、それで十分であるということでごさいます。

そういうことで、今回やってきた構想段階の取り組みはまさにそういう点でも、それからほかにも、また後で補足いただくかもしれないけれども、この要件を十分満たしているということ、そういうご意見を今回改めて提出いただいているんです。これについては後で補足的な説明をいただきたいと思っています。プロセスとしてやっているわけですので、きょうの資料4に書かれているようなプロセス、これがまさに国土交通省のガイドライン、構想段階の計画策定プロセスのガイドライン、そのもののプロセスでごさいます、これをきっちりと全うしていくと、その中にS E Aとしてのプロセス、これもきっちりと全うされているということでごさいます。

そういうことを環境省さんからのご意見ということにいただいているということもあって、ちょっと長くなりましたけど、ぜひ今回は山本室長さんにも、ここにご出席いただいたらどうだろうかということで、無理をお願いして承知いただいているという、こういう

ことでございます。

ちょっと長くなって申し訳ございませんけれども、そういうことで、私としても何かと
いろんなところで、事務局にも無理を申し上げて、色々やって頂いてしまったかなという
心配もありますけれども、那覇空港、沖縄の非常に優れた取り組みであるだけではなくて、
日本の第1号、ガイドライン策定の第1号の優れた取り組みになっているということ、
国土交通省側だけではなくて、環境省さんも含めて、多くの方がそういうふうな評価、理
解をしているんだということをまずは申し上げておきたいと思えます。

ちょっと長くなりましたけれども、その点だけは最後のこの委員会でなければと思いま
すので、強調させていただきました。

それでは、大変恐縮ですけれども、また後で山本室長のほうからもコメントをいただく
ようにしたいと思います。今、何かご発言いただけますか。

では、すみません、よろしく申し上げます。

○オブザーバー 今回、一言だけです。今回この場にお招きいただきまして、大変私も
環境省としても感謝をさせていただきます。

先ほど委員からご紹介あったように、環境省にとってもSEA、戦略的環境アセスとい
うのは環境省としてすごく大事な、重点的な取り組みなんです、その第1号が那覇の空
港、今回の件であったと。

これは今から考えて見ると、環境省にとっても幸いなことだったかなと思っております。
今回の取り組みは、後ほど意見もご紹介していただけるようですので、また中身はそのと
きに補足させていただきますが、プロセスとして非常に丁寧な手続きをやられておられて、
まさにSEAというか、そういった段階でやっていただくようなことを期待しているよう
な、中身を十分にやっていただいているというようなことで評価をしておりますので、こ
ういった事例も積極的に、むしろSEAの大切さとか、SEAの有用性というものを、
世の中に対してもPRしていく上では、しっかりと取り上げていく必要があるだろうと思
っております、そこは大変委員長にもご理解いただきましたので、今回出席をさせてい
ただいておりますし、また先ほどご紹介するような形で、具体的な意見ということではあ
りますが、考え方というのは提示させていただきましたので、どうぞそのあたりも十分ご
理解いただければ、環境省としてもありがたいと思っております。

○委員長 どうもありがとうございました。

それでは、早速議事のほうに入らせていただきたいと思います。

(1) でございます。ここからでよろしいですね。それではよろしく申し上げます。

(1) 第2回那覇空港技術検討委員会の指摘事項と対応方針……資料1

○事務局 それでは、議事の1番、「第2回那覇空港技術検討委員会の指摘事項と対応方針」をご説明させていただきたいと思えます。

資料につきましては、資料1と参考資料1の2つを使ってご説明させていただきます。

まず、資料1でございます。前回行われました第2回の検討委員会での指摘事項とその対応を書かせていただいております。

指摘事項につきましては、こちらに記載してあります、滑走路の配置について、航空機騒音について、自然環境について、P Iでの示し方についてでございます。

基本的には、皆様の指摘事項を受けまして、ここに書いてある対応をさせていただきまして、協議会を開きまして、こちらのほうのレポートをつくらせていただきましたので、基本的にはすべて対応させていただいているということになっておりますので、見ていただければと思えます。

あと、前回の会議で示させていただきました930m案でございますが、会議の中でももう少し手前に寄せられないかというご指摘をいただきましたので、つくらせていただきましたのが参考資料1でございます。こちらにつきましては、委員長ともご相談の上つくらせていただいたものでございまして、こちらが前回の会議の930mから850mに変更したものが記載されているものでございます。

簡単にご説明しますと、2ページ、3ページに瀬長島との影響の件が書いてありまして、2ページは滑走路本体が瀬長島に抵触するケース、3ページ以降は制限表面が瀬長島に一部抵触するケースでございます。

あと、どこまで陸地に近づけるかという検討していく中で出てきますのが、ちょっと飛ぶんですけれども7ページ、850mまで近づけることによって制限表面がぶつからない範囲で、瀬長島と2つの滑走路の間隔の閉鎖性水域が生まれるところで、その海域の環境を保てるところがどこまで開けるかというので検討させていただきまして、850m案をつくらせていただいたというところになっております。

議事の(1)につきましては報告事項ですので、以上でございます。

○委員長 どうでしょうか。ここでご意見もらう？

○事務局 全部説明させていただいてからにして頂きたいと思えます。

○委員長 では、お願いします。

(2) 構想段階P Iの活動結果について……資料2

○事務局 それでは、議事の(2)、(3)を説明させていただきます。

(2)構想段階P Iの活動結果についてにつきましては資料2でございます。

1 ページをめくっていただきまして、構想段階P Iの活動内容でございます。今回こちらのパンフレットをつくらせていただきまして、約8週間意見収集を行いました。その内容につきましては下の表のとおりでございまして、12月15日から2月6日の間でございます。説明会につきましては35回、パネル展示につきましては6カ所・延べ121日、オープンハウスについては30カ所・190日間、シンポジウムについては1回。ホームページも開設いたしましたし、事前周知広報につきましては行政テレビ・ラジオ、新聞、行政広報紙等を使いまして活動させていただきました。

3 ページ、4 ページに活動内容の主な写真を載せさせていただいております。このような形で、いろいろなところで実際に構想段階P Iをアピールさせていただきました。

次、5 ページでございます。

構想段階P Iの実施結果 - 県民等の参加状況でございまして、左の表にございますとおり、P Iのレポートにつきましては、こちらのレポートを8万6,000部ほど配らせていただいております。こちらの詳細版につきましては約1,100部配らせていただいております。各種イベントに参加していただいた方は約9,700人ということでございまして、ホームページにつきましては1万1,000件の方にアクセスしていただいております。実際、お寄せいただきました意見でございますけれども、こちらのレポートについておりますアンケートハガキやホームページでご回答いただいた方が1万8,000人でございます。その内訳でございますけれども、4番と5番のところは自由記入欄がございまして、それを書いていた方が1万3,364人、説明会で意見を述べていただいた方が167人ということでございます。こちら両方を足しますと1万3,531人ということでございます。

総意見数については後で詳しくご説明させていただきますけど、2万7,543件。その上記意見のうち技術的検討が必要であるというのが7,186件ございました。

次、6 ページでございます。6 ページにつきましては、レポートと一緒に配付させていただきましたアンケートハガキの内容を、そのまま転記させていただいたものでございまして、4番、5番の右下赤枠で囲われているところが自由記入欄でございまして、今回の技術検討委員会の中で一番重要になってくるところでございます。

次、7 ページでございます。今回のP Iの参加状況でございます。

こちらに円グラフで性別・年齢・職業・地域がございます。性別につきましては、男性の方が約6割。年齢につきましては、幅広い方々から意見をいただいております。職業につきましては、会社員の人が約半分。地域につきましては、沖縄県の人が約9割ぐらいいただいております。内訳についてはご覧のとおりでございます。

次、8ページでございます。こちらにつきましては、今回提供いたしました情報の理解度を示させていただいております。

アンケートハガキの中に9項目、検討結果の理解度を確認するところがありまして、A・B・C・Dの4段階、一番下に書いてあります「理解できた」「ある程度理解できた」「あまり理解できなかった」「理解できなかった」の4つで確認させていただいております。各項目につきましては「理解できた」または「ある程度理解できた」という方が8割以上いらっしゃるということですので、今回PIレポートで提供させていただきました検討結果につきましては、概ねの理解が得られたのではないかとというふうに我々としては考えているというところでございます。

次、9ページ以降になります。9ページ以降につきましては、アンケートハガキではなく関係行政機関からそれぞれ寄せられたご意見を書いております。こちらにつきましては参考資料2に、実際の本文を載せております。ちょっとこちら説明すると少し長くなりますので、事務局のほうで要約したものが9ページと10ページでございます。時間のある方は、参考資料2を見ていただければと思いますが、私は9ページ、10ページを説明させていただきます。

まず、11月28日に沖縄県市議会議長会からの要望決議がございました。要望につきましてはここに書いてあります、1,310m案は、2本の滑走路それぞれ同時に離陸と着陸を管制できるため空港能力が最も拡大するとともに、航空機騒音の低減、周辺地域への配慮等から適切であると、整備については1,310m案をもって早期の整備を実現してほしいというものでございます。

次、12月24日、那覇市、糸満市、豊見城市、空港近隣3市長からの共同声明でございます。

こちらにつきましては、現滑走路より1,310m以上沖合の早期整備をお願いすると。拡張整備にあたっては騒音の発生源対策を講じるとともに、航空機騒音の低減に努めること。拡張整備においては、地域住民に十分な説明情報提供を行い、理解を求めることということでございます。

次、2月20日、沖縄県市長会からの要望決議でございます。要望につきましては基本的には空港近隣3市長と同じでございます。

次、10ページでございます。2月6日付で環境省からご意見があります。先ほど山本室長からありましたが、詳細はこちらにありまして、要約だけこちらに書かせていただいております。基本的には環境省からの意見は4つに分類できるのではないかとこのように考えております。

まず、1点目でございますけれども、今回、国土交通省が作りました計画策定プロセスガイドラインと環境省が作りましたガイドラインの指針に基づいてやっているということは評価できるということでございます。

2点目につきましては、環境に対する影響についても構想段階として相当具体的な調査・予測・検討が行われており、提示された滑走路増設案についてサンゴ・藻場、干潟などの自然環境の消失や潮流の変化、航空機騒音の改善等の環境影響を十分具体的に把握、比較検討されていると評価できるというものでございます。

3点目につきましては、滑走路増設案の選定にあたっては既に具体的に把握、比較、検討されている環境影響のうち、特に那覇空港周辺の自然環境、生態系、閉鎖海域の水質、航空機騒音等に留意することが重要であるというものでございます。

4点目につきましては、今後、事業が実施されることとなった場合には、構想段階において十分な意見聴取が終了していることを踏まえ、既に具体的に把握、検討されている環境配慮事項のうち、特に上記の環境配慮事項について留意されることが望ましいということでございます。

次、2月23日付けで沖縄県町村議会議長会からの要望決議でございます。要望につきましては、増設滑走路と現滑走路の離隔距離を1,310m以上確保し、早期に整備を進めること。事業実施にあたっては、漁業などの影響についても十分に配慮することということになっております。

資料2については、以上でございます。

(3) 技術的検討に関わる意見とその対応について……資料3

次、(3)技術的検討に関わる意見とその対応についてでございます。こちらにつきましては、資料3でご説明をさせていただきたいと思っております。

1ページをめくっていただきたいと思います。技術的検討に対するご意見 - ①寄せられた意見の分類方法でございます。

先ほどもご説明させていただきましたとおり、アンケートハガキの4番、5番の自由意見欄や説明会で意見をいただいたものの意見を、その自由記入欄でございますのでどうやって分類していくかというのが1つのポイントになります。今回寄せられたご意見としましては、一番左にあります1万3,531人から意見をいただきまして、その分類したものが2万7,543件となっております。2万7,543件を皆様に全部見ていただこうと思うとちょっと大変でしたので、今回こちらに全部印刷をしています。委員長ともご相談しまして、どれだけ大変だったのかというのを把握していただくことも大切だと思ひまして回覧をさせていただきますと思います。半分に分けて右と左から回覧をしたいと思ひますので、時間がある方は見ていただければと思ひます。

それで、まず分類方法なんですけれども、まず一番左の1万3,531人の中でどのように分類したのかというのをちょっとご覧いただくために丁寧にご説明したいと思ひます。

まず、○美さんのご意見なんですけれども、自由意見欄のところに「事業費が安く、工期が短いA案に賛成です。但し、失われる環境に対しても十分に配慮してください」と書いてあったとします。

我々として見ましては、これを見まして2つに分けられるのではないかと。1つは、「事業費が安く、工期が短いA案に賛成です。」と、もう一つは、「失われる環境に対しても十分に配慮してくださいというふうになるのではないか。」になります。さらに、これをグルーピングをしていこうと思ひますと、この○美さんにつきましてはA案に肯定的なご意見であると。その中で言っていますのは、A案によいとするご意見と理由を述べているものと、さらなる検討、配慮を求めるとなっているというふうに理解をして分けさせていただきました。

次、真ん中の△男さんのご意見でございます。こちらは、「滑走路増設は沖縄の将来のためには必要である。しかし、両案の違いがよくわからない」です。

この意見を分類いたしますと、「滑走路増設は沖縄の将来のためには必要である。」、「しかし、両案の違いがよくわからない。」になります。こちらにつきましては、この方としては案の選定は難しい、判断できないとするご意見でして、その中としましては滑走路増設は必要とするご意見と、調査内容がわからない、疑問があるとするご意見に分けられるのではなからうかと。

一番最後でございますけれども、□郎さんのご意見でございます。「急速に経済が悪化している今、本当に需要は伸びるのでしょうか。環境保全を優先すべきであり、滑走路増設

は必要ないと思います」

こちらにつきましては、「本当に需要が伸びるのでしょうか。」「環境保全を優先すべきであり、滑走路を増設するのは必要ないと思います。」になります。こちらにつきましては、滑走路増設に否定的なご意見でございまして、滑走路増設に否定的なご意見。調査内容がわからない、疑問があるというご意見になるということでございます。

というふうにもいろいろ分類をしていきますと、1万3,531人の方のご意見の中で意見を分割いたしますと、2万7,543件のご意見に分割することができると。さらに、これをグルーピングをしていきますと49項目に分けることができるというふうに考えております。それを書かせていただきましたのが、2ページになります。

2ページでございます。A4縦になっていまして、一番右側に一番小さい49項目を記載しています。一番左側にその49項目を分けていく考え方が書いておりまして、大きく分けますと構想段階に関するご意見とその他のご意見と、構想段階に関するご意見を分類しますと、滑走路増設に関するご意見、案の選定方法に関するご意見、構想段階P Iに関するご意見があります。

滑走路増設に関するご意見の中には、増設に肯定的な方、増設に否定的な方、増設に慎重な方があります。

滑走路増設に肯定的な方には、A案に肯定的な方もいらっしゃいましたら、B案に肯定的、両方ともいいですねと、それとも違う案がいいです。案の選定は難しい、判断ができないというふうなご意見がありまして、それぞれを分けていくと、先ほどご説明させていただきました49件になると。この49グループを、件数を数えますと7,186件ありましたということでございます。

この49グループの中にそれぞれ色がついているのがあるんですけども、この色がついている項目につきまして今回技術的な検討が必要があるのではないかと、事務局として考えた意見をこちらのほうに色をつけさせていただいております。

3ページでございます。先ほど2ページで色がついたものをそれぞれ一番左側に分類させていただいております。さらにその意見をグルーピングしていたものが、こちらのものでございまして、97個の意見に分けることができるのではないかとというふうに考えております。

例えば、一番上を見ていただきたいんですけども、別案がよいとするご意見の中には、両案に差はないとするご意見。番号1番のところですけども、両案とも一長一短、判断

が難しい、差がないとするご意見。こちらについては7件ご意見をいただいているということになっております。

意見数が多いもので少し説明をさせていただきますと、その緑のさらなる検討配慮を求めご意見の中の、上から2つ目の工期早期整備に関するご意見30番のところでございますが、意見の詳細で工期の短縮、早期整備、早期着工すべきとするご意見は2,540件いただいているということでございます。

例えば45番のところでございます。環境全般に関するご意見の中で、環境影響等について十分に配慮すべき詳細な調査を行うべきとするご意見につきましては1,130件あるというようなことございまして、7,186件の中でそれぞれ97項目に分類させていただきました。こちらの表につきましては、件数も載せていただいているということでございます。

意見整理項目につきましては、次のページ以降で説明をさせていただきます。

次、4ページでございます。97個のものを大きく再整理をいたしますと17つのグループに分けることができるのではないかと。こちらに書いてあります配置、安全面、自衛隊との供用等、記載されている17項目でございます。

5ページから8ページまでにつきましては、4ページに記載されています17項目の中に、3ページで示していただきました97項目はどこに入るのかということをごそれぞれ書かせていただいたものでございます。

また、3ページの一番右側の意見整理項目につきましては、97項目からそれぞれどのグループに入るのかわかるように、一番右の表でも書かせていただいているということになっております。

次、9ページのほうをご覧ください。今回、それぞれ技術的な検討に対するご意見につきまして、追加検討の必要性を確認するために、これまでの検討・対応状況を取りまとめました。とりまとめた視点でございますけど、ここに書いてあります5つの視点があるというふうに事務局として考えております。

検討済事項。調査段階・構想段階において技術的検討が済んでいる事項。

追加対象事項。構想段階において、追加で検討が必要な事項。

検討対象外事項。那覇空港滑走路増設の検討対象外であるという事項。

今後詳細に検討していく事項。調査段階・構想段階において必要な範囲内で検討は実施済みであるが、施設計画段階以降において、より詳細な検討を行っていくべき事項。

最後になりますが、今後検討が必要となる事項。施設計画段階以降に検討する事項の5

つに分かれるんではないかということでございます。

10 ページからが、それぞれのご意見に対しまして、検討・対応状況を書かせていただいているということでございます。

10 ページでございます。まず (1) 配置に関するご意見であります。いただいたご意見の中には、別案がよいとするご意見というのがありました。その中で、まず 3 番の 210m 案がよいとするご意見、こちらについては 12 件ほどご意見をいただいております。その下に、これだけではどのような意見がわかるのかわかりにくいと思われましたので、具体事例を下に書かせていただいております。こちらにつきましては、残り全部同じ形式をとらせていただいております。自然環境への影響が少ないほうがよいため、210m 案がよい。CO₂ 排出の観点から、地上走行距離の短い 210m 案がよいというふうなご意見でございます。

こちらといたしまして、検討・対応状況でございますけれども、210m 案については、平行滑走路最小間隔として設定しています。瀬長島は豊見城市発祥の地と言い伝えられており、また多数の拝所等が存在しております。これまで調査段階 P I や構想段階検討において、瀬長島の改変に対する反対や大嶺崎にある拝所等への配慮を求める意見が多数寄せられております。事業実施をする上で、地元の協力は必要不可欠であり、これらの地元の意見等についても十分留意する必要性があることから、210m 案については増設案の検討対象から除いておりますということになっております。

右下のところに括弧いたしまして、こちらにつきましては検討済事項であるということに記載させていただいております。

このように全部とりまとめておりますので、10 ページ以降 1 つずつご説明をさせていただきたいと考えております。

次、11 ページでございます。別案がよいとするご意見の中に、V 字配置がよいとするご意見、横風対策などで V 字配置がよいのではないかという意見が 13 件ございました。

こちらにつきましては、まず増設滑走路は将来需要に対応するため、滑走路処理容量を確保するために検討しています。また、滑走路増設における航空機の就航率は 98% であることから、適切な滑走路方位と考え、平行滑走路が望ましいと判断しております。なお、V 字配置につきましては、市街地上空に飛行経路が設定され、騒音の悪化が懸念されるので、この配置案は適当でないというふうに判断しました。こちらにつきましても、検討済事項でございます。

次、12 ページでございます。別案がよいとするご意見の中に、さらに沖合いがよいとす

のご意見、1,310m案よりもさらに沖合いへ出すべきではないか。次、更なる検討、配慮を求めるとご意見の中に、騒音の環境や安全面から、より沖合いに配置すべきというご意見がございました。

こちらの対応状況でございます。2本の滑走路間隔 1,310mとした場合は、下の図のとおり、水深が深いところに配置することになります。これは事業費の縮減の観点から適当ではないというふうに考えております。また、構想段階では、一般的な運用として両方の滑走路を離陸、着陸に分けて使用することを前提としております。このような運用を行った場合、現状の騒音影響範囲が広がる可能性は小さいと考えております。なお、需要の増加により、今以上に航空機の発着回数が増えても、滑走路の運用方法の工夫等により、現状の騒音影響範囲が広がる可能性は少ないものと考えております。滑走路が2本になることにより、代替機能としての確保も可能となります。また、両案とも安全に航空機が運航できるために必要な滑走路間隔を有しており、問題はないと考えております。ということで、こちらにつきましても、検討済事項であると考えます。

次、13 ページでございます。別案がよいとするご意見の中に、陸地への増設がよいのではないかという意見がございました。

こちらの意見につきましては、滑走路の増設には広大な用地が必要になります。那覇空港の陸側には滑走路増設の余地はなく、陸域への展開は困難であるということでございますので、沖合いへの増設の検討を行ってきております。

次、14 ページでございます。14 ページの中の別案がよいとするご意見の中に、那覇空港での滑走路増設ではなく、沖縄県の北部や中部への増設がよいとするご意見がございました。また、更なる検討、配慮を求めるとご意見の中に、先ほどと同じように、那覇空港とは別に他地域への検討をしてほしい。あと米軍の跡地を活用すべきではないかというご意見がありました。

こちらの検討・対応状況でございますけれども、那覇空港につきましては、これまでの調査において滑走路増設に肯定的な意見が多数寄せられており、那覇空港の滑走路増設についてはこれまでにおいて概ね理解が得られているものというふうに考えております。

次、15 ページでございます。更なる検討、配慮を求めるとご意見の中にメガフロート等の方法の検討を行うべきとするようなご意見がございました。

こちらの検討・対応状況でございます。滑走路配置対象区域は水深 0 m の浅い箇所でございますので、基本的にメガフロートを設置することは困難です。仮にメガフロートを設

置る場合は、より沖合いのリーフ外に設置しなければならず、台風時の高波の影響を受ける場合、浮体の安定性を保つことが難しいということで、適当ではないというふうに判断いたしております。

次、16 ページでございます。更なる検討、配慮を求めるとご意見の中に、別の案の検討を行うべきではないかと。例えば、A案、B案の間でよい案はないのか。埋め立てをしない案を検討すべきではないか、環境に配慮した別の案はないのかというようなものでございます。

埋立工法以外の栈橋等の構造も考えられますが、そのような案にしますと経済性におきまして極端に劣るというふうに考えて、適当ではないというふうに判断しております。また、増設案の作成にあたっては、サンゴ、藻場等、生物の生息場の消失の影響について十分考慮するとともに、潮流の流速変化の低減や、通水性の確保等による残存する干潟域の海水交換の向上等、増設に伴う環境変化をできる限り低減するように配慮を行ってきております。仮に、この両案以上に環境に配慮する案を作成するとした場合には、閉鎖性水域の影響低減及び生物生息場の消失面積の低減を図ることとなるため、北側の水深が深い箇所に滑走路を配置することとなり、事業費が大幅に上がるため、適当でないというふうに判断しました。

次、17 ページでございます。A案に懸念があるとするご意見の中に、A案を改良すべきというご意見がございました。

こちら増設A案につきましては、北側に配置した場合は水深が深いということになり、概算事業費が高くなります。また、南側に移動した場合には、連絡誘導路の位置が滑走路端部からはずれることになるため、円滑な交通流が確保できなくなります。一方、連絡誘導路の変更については、南側への移動は既に空港施設が配置されているため、それら施設の移転整備を行う必要があります。よって、増設A案の大幅な変更は、配置案として適切でないと判断いたしました。

次、18 ページでございます。B案に懸念があるとするご意見でございます。B案に改良すべきではないかという意見でございますが、この対応状況でございます。

まず、増設B案については、瀬長島に改変が生じない最小の滑走路間隔について、検討を行い作成した案であり、滑走路間にできる閉鎖性水域において現状において干出する範囲に滞留が生じないよう、瀬長島と増設滑走路との距離を一定程度離しております。また、連絡誘導路の位置は現ターミナル地域への円滑な地上走行を確保できる位置としておりま

す。一方、連絡誘導路の変更につきましては、南側への移動はすでに空港施設が配置されているため、これらの施設の移転整備を行う必要があります。B案を北側に移動した場合は、水深の深い位置に配置することになるため、概算事業費が高くなり、また、南側に移動した場合は、前述のとおり、海水交換が不十分になる恐れがあります。よって、増設B案の大幅な変更は、配置案として適切でないというふうに判断しました。

次、19 ページでございます。ここからは (2) 安全面に関するご意見でございます。

B案に懸念があるとするご意見の中に、安全性が低い（滑走路間隔が短い）というご意見がございました。更なる検討、配慮を求めるとご意見の中に、安全な空港整備を行うべきとするご意見がございました。

これらの検討・対応状況でございますが、滑走路が2本になることにより、代替機能としての確保も可能となります。また、両案ともに安全に航空機が運航できるために必要な滑走路間隔を有しており、問題はありません。バードストライクについては、現滑走路の運用にあたって対策を講じており、滑走路が増設された場合においても、現滑走路と同様、適切に対策を講じていく考えでございます。

次、下段のものでございます。更なる検討、配慮を求めるとご意見の中に、沖に出すことにより台風等の影響を強く受けるのではないかと。安全面的に疑問があるとするご意見がございました。

こちらにつきましては、滑走路を沖合いに配置いたしましても、台風の影響による就航率は現在の滑走路と変わらないというように考えております。

次、20 ページでございます。(3) 自衛隊との供用に関するご意見です。

更なる検討、配慮を求めるとご意見の中に、今後、自衛隊が沖側を利用するよう配慮、検討すべきとするご意見。民間専用化すべきとするご意見。自衛隊との供用等を踏まえて、安全面での検討をすべきとするご意見、自衛隊の発着回数が現状よりも増加しないよう配慮すべきとするご意見。調査内容がわからない、疑問があるとするご意見の中に、自衛隊機等についても予測を行うべきというご意見がございました。

下の検討対応状況でございます。那覇空港の滑走路増設は、民間航空機の将来の需要増加に対応するため実施するものであり、自衛隊機等の利用については、現状と同程度想定しています。今後も、同空港を利用する全ての航空機が安全に運航できるよう、引き続き努力をしていくこととしております。

21 ページでございます。(4) 設計等に関するご意見でございます。

更なる検討、配慮を求めるとご意見の中に、設計にあたって配慮すべきとするご意見。耐震や台風、余裕のある計画、滑走路延長等を考慮した計画についてコメントがございました。

耐震性等につきましては、配置位置の設定後、詳細な検討を行うこととしております。

次、更なる検討、配慮を求めるとご意見の中に、平行誘導路の二重化を行うべきとするご意見がございました。

こちらにつきましては、現旅客ターミナル前面誘導路が1本しかないため、出発機、到着機が輻輳し、遅延便の発生による定時性の確保等のサービス面にも影響が出ているため、現在は到着機を滑走路の北側端末まで走行させる等、運用面で苦慮しながら対応している状況です。

よって、抜本的に解消する対策として、当該エリアの誘導路を二重化する方法が考えられますが、整備にあたっては固定スポットを一部廃止するか現滑走路の移設等、実施に向けての課題が大きいことから、引き続き関係者間で検討することとしております。

一方、当面の対策といたしまして、別の場所に誘導路を整備する等の有効活用策についても検討しているところでございます。

次、22 ページでございます。(5)需要予測に関するご意見でございます。

調査内容がわからない、疑問があるとするご意見の中に、景気動向、機材の大型化等により予測は変動するとするご意見。需要は伸びない、頭を打つのではないかとするご意見。直近の社会経済状況等を踏まえ、予測を再度行うべきとするご意見。長期的な予測を行うべきとするご意見がございました。

こちらの対応状況でございます。需要予測につきましては、予測時点で可能な限り最新のデータを反映するとともに、様々な社会経済成長等を想定して、複数のケースについて需要予測を行っております。その結果、バブル崩壊後のような低経済成長を想定したケースにおいても、今後とも需要は増加し、これら需要に対応するためには滑走路増設が必要との結論が得られております。需要予測は将来の社会情勢の変化と不確実性を伴うことから、現段階で想定できる将来を考慮して実施しています。ただし、今後とも引き続き需要の動向等には注視しつつ、検討を進めていく中で、必要に応じて需要予測の検討を行いたいと考えております。

次、23 ページでございます。(6)空港能力等、将来需要への対応に対するご意見でございます。

B案に懸念があるというご意見の中に、同時離着陸ができない、将来性がないとするご意見。将来的な振興発展に行き詰まりが生じるとするご意見。50年後、100年後の拡張の柔軟性がA案より低いとするご意見がございました。さらなる検討、配慮を求めるとするご意見の中に、3本目の滑走路増設を考慮した検討を行うべきとするご意見がございました。調査内容がわからない、疑問があるとするご意見の中に、ここまでの能力が必要かとするご意見がございました。対応状況でございます。構想段階においては、最新のデータ等を用いた需要予測の結果、2030年度における発着回数は416～442回/日となっており、現在の施設では需要に対応できない可能性があります。両案とも、空港能力は1日当たり509回と算定され、滑走路を1本増設することにより、2030年度の需要には十分対応できるものと考えております。需要予測は、将来の社会情勢の変化等不確実性を伴いますので、現段階で想定できる将来を考慮して実施しております。

次、24ページでございます。(7)経済効果、社会経済効率性に関するご意見でございます。

調査内容がわからない、疑問があるとするご意見の中に、社会経済効率性について、コストに見合った効果が得られるのか疑問であるとするご意見。経済効果について、実際、見通しは低いのではないかとのご意見がありました。

社会経済効率性につきましては、事業に必要な建設費等に得られる効果からその事業の効率性を評価しています。経済効果につきましても、定量的に計測できるものと定量的にできないものがあり、すべてを定量化して計測するのは困難であるため、今回の検討では比較可能な項目として定量可能な事項のみ検討を行いました。

今回算定しました経済効果は、滑走路増設に伴い観光客がどの程度増加するか、需要予測結果から推定してその効果を算出しています。その結果、経済効果、社会経済効率性、すべての項目において高い結果が得られているということでございます。

次、25ページでございます。(8)施設規模に関するご意見でございます。

調査内容がわからない、疑問があるとするご意見の中に、滑走路長を3,000mとすべきというご意見。2,700mの根拠がわからないというご意見がございました。

こちらの対応状況でございますが、現在の那覇空港に就航あるいは就航予定の機材の中で最も滑走路長を必要とするのは、国際航空物流ネットワークの主要機材ボーイング767-300Fとなっており、当該機材が離陸するために必要な滑走路長は2,700mとの結果が得られています。

次、調査内容がわからない、疑問があるとするご意見の中に、連絡誘導路を2本とすべきではないかというご意見がございました。

この対応状況でございますが、滑走路が増設された場合の運用等を検討した結果、連絡誘導路については、当面はターミナル地域との連絡用として1カ所(誘導路は2本)としております。

次、調査内容がわからない、疑問があるとするご意見の中に、ターミナル用地等の規模について疑問、足りないとするご意見。展開用地を不要とする根拠がわからないとするご意見がございました。

これにつきましては、ターミナル用地の規模や展開用地については、現在の需要予測値に基づき算出した結果、2030年度までの需要に対して既存敷地内での対応が可能との結論が得られました。なお、今後の需要動向を注視しつつ、将来需要に応じて対応していくものと考えております。

次、26ページでございます。(9)利便性に関するご意見でございます。

A案に懸念があるとするご意見の中に、地上走行距離が長い、ターミナル等から離れているというご意見がございました。

調査内容がわからない、疑問があるとするご意見の中に、沖に出すことにより地上走行距離が長くなり、利便性が低下するのではないかというご意見があります。

こちらにつきましては、増設滑走路をより沖合に配置した場合は、現ターミナル等からの距離が長くなることから必然的に地上走行距離が長くなり、燃料費やCO₂の排出量も多くなります。A案につきましては、3,000m(6分)、B案につきましては、2,100m(4分)でございます。

以上のように、増設案の比較にあたっては利便性についても評価の対象として検討を行っております。

次、27ページでございます。(10)事業費、工期等に関するご意見でございます。

B案に懸念があるとするご意見の中に、工期が長いとするご意見、事業費が高いとするご意見、調査内容がわからない、疑問があるとするご意見の中に、A案よりもB案が事業費が高いのはなぜか疑問とするご意見。A案よりもB案の工期が長いのはなぜか疑問とするご意見がございました。

こちらの対応状況でございますが、増設B案は埋立範囲の一部が北側の水深が深い箇所配置されているため、A案に比べて護岸の規模や埋立土量が多くなっています。そのた

め、A案よりも事業費が高く、工期も長くなっております。

次、28 ページでございます。

さらなる検討や配慮を求めるご意見の中に、工期短縮、早期整備、早期着工すべきと
るご意見。コスト削減をすべきとするご意見。調査内容がわからない、疑問があるとする
ご意見の中に、事業を進めていくうちに工期が延びるのではないかとするご意見。事業を
進めていくうちに事業費が増えるのではないかとするご意見がございました。

これの対応状況でございますが、工期については構想段階での検討の中で想定できる範
囲内で算出しております。工期の短縮、事業費の削減については配置位置決定後に詳細な
検討を行います。また、事業が実施された場合には必要な法的手続き等できる限り速やか
に実施するなど、早期着工整備、早期整備に取り組んでいきたいと考えております。

次、29 ページでございます。

調査内容がわからない、疑問があるとするご意見の中に、地元の負担、採算性等を示す
べきとするご意見があります。こちらにつきましては、現時点における空港整備に係る地
元の負担割合は5%となっております。

次、30 ページでございます。

調査内容がわからない、疑問があるとするご意見の中に、概算事業費の内訳を詳細に示
すべきというご意見がありました。こちらでございますけれども、両案ともに埋立工は概
算事業費の約4割、護岸工が約3分の1、その他が約4分の1程度となっております。

次、31 ページでございます。(11)評価項目等、比較に関するご意見でございます。

調査内容がわからない、疑問があるとするご意見の中に、調査項目を追加すべき、この
項目では比較できないとするご意見がございました。例えば、景観という項目を入れては
どうか。瀬長島開発への影響についても項目として入れてほしかった。維持管理コストの
比較も必要ではないか。自然災害に関する項目も必要ではないかということでございます。

次、この評価項目では定量的な評価が難しいとするご意見がございました。

こちらにつきましては、評価項目が求められる空港の機能、調査段階でお寄せいただい
た意見、整備指針を勘案し、定量的に評価ができる項目として6つの評価項目を設定して
おります。

景観につきましては、環境影響の視点から検討を行っておりますが、両案特に大きな差
がないことから、レポートで差が生じている生物と自然環境や騒音、文化的環境の評価結
果について掲載しました。

瀬長島開発への影響につきましては、現段階では同計画と滑走路増設の計画ともに計画段階であり、具体的影響について詳細に検討することは困難です。

維持管理に係るコストについては、配置する施設等を計画していない現段階において検討するのは難しいものと考えます。

自然災害に関する検討につきましても、配置位置決定後、詳細な検討をしていくものと考えております。

次、32 ページでございます。

別案がよいとするご意見の中に、両案とも一長一短で判断が難しい、差がないのではないかとするご意見。調査内容がわからない、疑問があるとするご意見の中に、両案の違いがわからない、B案を比較対照するのは疑問、B案のメリットがわからないというご意見がございました。

両案ともに自然環境や社会環境、コスト等を十分に配慮しつつ総合的に勘案しながら作成しましたと。それぞれ配置する箇所の推進や環境の違いがあることから、以下の点が生まれますということございまして、工期や概算事業費ではB案が長く事業費が高いと。利便性につきましては、B案のほうが地上走行距離が短い。

自然環境につきましては、A案のほうがサンゴや藻場への影響が大きく、B案のほうが砂質干潟生態系のほうが大きいと。

社会環境につきましては、B案が瀬長島の一部に改変が生じますということございませぬ。

次、33 ページでございます。

調査内容がわからない、疑問があるとするご意見の中に、瀬長島に障害がある案を検討対象とするのは疑問、瀬長島を障害物と見るのは疑問とするご意見がございました。

対応状況でございますが、これまでの調査段階P I や構想段階検討において、瀬長島の改変に対する反対や大嶺崎にある拝所等への配慮を求める意見が多数寄せられており、また、地元自治体からも同様の要望・要請等が出されています。

事業を実施する上で地元の協力が必要不可欠であり、これらの地元の意見等にも十分留意して、210mについては検討の対象から除いております。

次、34 ページでございます。(12)生物等自然環境に対するご意見でございます。

別案がよいとするご意見の中に、両案とも環境面的に影響は同じとするご意見がありました。

対応状況でございますが、増設案を沖合に配置した場合はサンゴや藻場への影響が生じ、陸側に配置した場合は干潟への影響が生じます。

また、滑走路増設により生じる閉鎖性海域については通水性の確保の可否等により、環境への差が生じます。主な環境面における違いは以下のとおりでございます。

A案の場合、サンゴ、藻場の消失面がB案に比べて大きい。閉鎖性海域の底質環境の変化が懸念されるが、通水性を確保することで環境低減が可能と考えられる。

B案の場合は、A案に比べて干潟の消失面積が大きいということでございます。

次の35ページに、A案とB案のサンゴ、藻場、干潟の分布と、それぞれA案、B案の配置の場所を載せたものを書かせていただいております。

次、36ページでございます。

A案に懸念があるとするご意見の中に、環境海域、生物や生態系への影響が大きいとするというご意見。サンゴへの影響が大きい、サンゴの保全を優先すべきとするご意見がございました。

B案に懸念があるとするご意見の中に、環境、海域、生物や生態系への影響が大きいとするご意見。干潟への影響が大きいとするご意見がございました。

対応状況でございますが、案作成にあたってはサンゴや藻場等の生物の生息場の消失影響について十分考慮するとともに、潮流の流速変化の低減や通水性の確保等による残存する干潟域の海水交換の向上等、増設に伴う環境変化をできる限り低減するよう配慮を行いました。

今後、事業が実施される段階におきましては、環境影響評価法の手続きにより、より詳細な検討を行っていくことを考えております。

次、37ページでございます。

さらなる検討、配慮を求めるとするご意見の中に、環境影響等について十分に配慮すべき詳細な調査を行うべき。生態系への影響、サンゴへの影響、環境影響低減に向けた調査などにつきまして十分に調査をすべきではないか。あと、開発と環境へのバランスを図るべきとするご意見。個別種の保全対策を実施すべきとするご意見。干潟への影響について十分配慮すべきとするご意見がございました。

調査内容がわからない、疑問があるとするご意見の中に、環境影響の程度が不明、具体的に示してほしいとするご意見。生態系への影響がどの程度なのか懸念される、わからないとするご意見。サンゴ、藻場、干潟への実際の影響がどの程度なのか、懸念するご意見。

貴重種等生物への実際の影響の程度が懸念されるご意見がございました。

こちらの対応状況でございますが、構想段階は既存資料をもとに複数案を比較検討する段階でございます。

自然環境の検討では、配置位置によって藻場や干潟等の生物生息場の消失範囲が異なることから、消失面積を基準に影響の程度を比較してきました。

一方、サンゴ、藻場、干潟の価値を比較することは困難であることから、場の視点のみだけでなく、場と生物等が相互に関連した生態系についても、生物の出現状況と底質基盤から生態系を区分して消失面積の比較を行っています。38、39 ページのとおりでございます。

今後、事業が実施される段階におきましては、環境影響評価法の手続きに基づき、より詳細な検討を行っていくこととなります。

次、40 ページでございます。閉鎖性海域に関するご意見ございまして、B案に懸念があるとするご意見の中に、滞留等による閉鎖性海域への影響が懸念されるとするご意見がございました。

こちらにつきましては、2本の滑走路間に生じます閉鎖性海域のある部分については、瀬長島と増設滑走路との距離を一定程度離すことにより、現状において干出する範囲に滞留が生じないように、配慮しました。しかし、閉鎖性海域の底質の変化は懸念されることから、その影響については、事業実施段階におきましては、環境影響評価法に基づき、詳細な検討をしていくこととしております。

次、更なる検討や配慮を求めるとするご意見の中に、栈橋等による閉鎖性海域の保全を図るべきとするご意見。調査内容がわからない、疑問があるとするご意見の中に、通水性の確保により閉鎖性海域がどの程度保全されるか疑問であるとするご意見がございました。

こちらにつきましては、A案については、大嶺崎よりも沖合いに増設滑走路が配置されることから、閉鎖性海域の底質環境の変化を低減する観点から、通水性を確保できるよう検討を行ってきました。なお、事業実施段階におきましては、具体工法等について検討を行うとともに、通水性の確保による効果等についても検討を行っていく考えでございます。

次、41 ページでございます。(14)騒音に関するご意見でございます。

B案に懸念があるとするご意見の中に、社会環境への影響が大きいとするご意見、騒音影響が大きいとするご意見。更なる検討や配慮を求めるとするご意見の中に、騒音影響低減に向けた運用の検討や騒音対策を実施すべきとするご意見、騒音影響について十分に配慮すべ

き詳細な調査をすべきとするご意見。調査内容がわからない、疑問があるとするご意見の中に、騒音が実際のどの程度軽減されるか疑問があるとするご意見がございました。

こちらの検討、対応状況でございます。滑走路の増設は2本とも陸域ではなく、沖合につくるという意味では、基本的には騒音問題のない空港を目指した滑走路増設計画であると考えています。構想段階では、一般的な運用である各滑走路をそれぞれ離陸、着陸に分けて使用する方法を前提としておりますが、このような運用を行った場合、現状の騒音影響範囲が広がる可能性は少ないと考えています。また、需要の増加により、今以上に航空機の発着回数が増えても、滑走路の運用方法の工夫等により、現状の騒音影響範囲が広がる可能性は少ないと考えております。実際には、様々な運用が考えられますので、騒音に配慮した運用についても引き続き検討していきたいと考えております。

42 ページに騒音コンター図を掲載させていただいております。

次、43 ページでございます。(15) 大嶺崎や瀬長島への文化財に関するご意見でございます。

B案に懸念があるとするご意見の中に、大嶺崎の改変が生じるとするご意見。更なる検討、配慮を求めるとするご意見の中に、瀬長島、大嶺崎への影響に配慮すべきとするご意見、文化財に十分配慮すべきとするご意見がございました。

対応状況でございますけれども、瀬長島及び大嶺崎周辺には、遺跡や拝所等が数多く分布しております。滑走路増設案作成にあたっては、これらへの影響をできるだけ回避、低減をしてきましたということでございまして、210mにつきましては、検討の対象から省いております。ただし、B案につきましては、大嶺崎周辺区域の一部に改変が生じることから、今後、事業を実施する段階におきまして、大嶺崎への影響等が生じますので、現在、那覇市が実施しています埋蔵文化財分布調査の結果等を参考にしたいというふうに考えております。

次、44 ページでございます。調査内容がわからない、疑問があるとするご意見の中に、瀬長島の建物等への影響の程度が不明ということでございます。

瀬長島におきましては、増設滑走路整備後におきましては、制限表面の制約を受けることとなります。A案では17m、B案では0mでございます。

次、45 ページでございます。(16) その他環境に関するご意見でございます。

更なる検討や配慮を求めるとするご意見の中に、CO₂排出の抑制等について検討を行うべきであるというご意見がございました。

対応状況でございますが、地上走行距離が長くなると、より多くの燃料を使用しますので、CO₂の排出も増えることとなります。具体的な影響につきましては、事業実施段階で詳細な検討を行う予定でございます。なお、CO₂の排出の削減については、エアラインにおいて低燃費の機材を導入するなどの対策も講じられておりますし、空港におきましても、地上電源装置を設置し、駐機中の航空機からのCO₂排出量の削減をする等の対策も講じております。

次、46 ページでございます。更なる検討や配慮を求めのご意見の中に、埋立材の確保について疑問、懸念があるというご意見がございました。

資材調達、場所も含むんですが、施工検討については、今後、より具体的な検討をしていくことを考えております。

次、47 ページでございます。更なる検討や配慮を求めのご意見の中に、漁業への配慮、漁業組合との早期調整を行うべきとするご意見がございました。

対応状況でございますが、これまでの既存資料調査の結果、下図に示しますとおり、当該海域には、共同漁業権、特定区間漁業権が設定されています。今後、事業が実施される場合におきましては、これらの海域を利用している関係者との調整等を実施していくことを考えております。

次、48 ページでございます。(17) その他ご意見でございまして、更なる検討や配慮を求めのご意見の中に、必要性を十分に検証すべきとするご意見、再検討すべきとするご意見がありました。

その対応状況でございますけれども、那覇空港につきましては、できるだけ最新のデータを用いまして、複数ケースの需要予測を行った結果、1本では対応できないとの結果が出ております。また、総合的な調査段階P Iでは、増設滑走路について肯定的な意見が多数寄せられており、滑走路増設の必要性については、これまでに概ねの理解が得られているものと考えています。なお、今後ともその時点において、最新の社会経済指標や航空サービスを確認しつつ、検討を進めていく中で、必要に応じて需要予測の検証等を行っていく考えでございます。

次、49 ページでございます。更なる検討や配慮を求めのご意見の中に、十分な検討を行ってほしい、進めてほしいということ。あと、専門家の中で十分検討していただければいいのではないかというご意見がございました。

こちらにつきましても、対応状況でございますが、調査段階及び構想段階ではできる限

り最新のデータを用いて需要予測を行い、施設規模について検討を行うとともに、配置検討にあたった周辺環境への影響等に十分配慮しながら検討を行ってきました。検討にあたりましては、技術検討委員会も設置して、皆様のご意見も伺ってきました。さらに調査にあたりましては、P I を行いまして、県民の意見を聞いております。特に、空港周辺市や地域住民に対しては説明会を積極的に開催して、情報提供、意見収集も努めてきました。今後とも、地域住民を含め県民等から寄せられた意見を踏まえつつ、コスト縮減、工期短縮、環境影響低減に向けた更なる検討を行っていく考えでございます。

ここまでがアンケートハガキ等でいただいた意見でございます。

次、50 ページからが、関係行政機関から寄せられたご意見の中での検討状況でございます。

更なる検討や配慮を求めるとご意見の中に、地域住民の安全・安心について配慮を求めべきというのがございます。こちらにつきましては滑走路が2本になりますので、代替機能としての確保も可能となります。両案とも安全に航空機が運航できるために必要な滑走路間隔を有しているため問題ありません。

更なる検討や配慮を求めるとご意見の中に、自然、文化環境及び生活環境に十分配慮すべき。環境影響に十分配慮すべきということでございます。

こちらにつきましては、案作成に至っては、サンゴや藻場等の消失面積等も十分考慮して行っております。滑走路増設に伴う環境影響はできる限り低減するよう配慮してきました。なお、事業が実施される段階におきましては、環境影響評価法の手続きに基づいて検討を行っていくことを考えております。別案がよいとするご意見の中に、1,310m以上沖合への整備を求めるということございました。こちらはアンケートハガキにあったものと一緒の回答でございます。

次、更なる検討や配慮を求めるとご意見の中に早期整備を求めるとご意見がございました。工期につきましては、構想段階での検討の中で想定できる範囲で算定しております。工期の短縮、事業費の縮減につきましては、配置位置設定後、詳細な検討を行うこととしております。

次、51 ページでございます。更なる検討や配慮を求めるとご意見の中に、騒音の発生源対策及び騒音軽減について、十分配慮すべき。より沖合の増設案が、より騒音影響が小さいと考えられるというご意見があります。

対応状況でございますが、構想段階では、一般的な運用である各滑走路をそれぞれ離陸、

着陸に分けて使用することを前提にしています。このような運用を行った場合には、現状の騒音影響範囲が広がる可能性は少ないと考えています。また、需要の増加により、今以上の航空機の発着回数が増えた場合につきましては、現状の騒音影響範囲が広がる可能性は少ないと考えております。いずれにつきましても、実際運用につきましては、引き続き検討をしていきたいと考えております。

次、更なる検討や配慮を求めるご意見でございますが、地域住民に十分な説明を行い理解を求めるべきということでございます。

こちらの対応状況でございますが、調査にあたっては、P Iに通じて県民等に情報提供を行い、意見をいただきながら計画の検討を進めてきたところでございます。特に、空港周辺や市の住民に対しては、十分に説明会等を開催してきました。なお、今後も、必要なものにつきましては、ここに書いてあるような十分な検討をしていきたいというふうに考えているところでございます。

次、52 ページでございます。更なる検討や配慮を求めるご意見でございますが、漁業への影響について十分配慮すべきということでございます。

こちらアンケートハガキに書いてあったとおりでございます。十分な調整をしていきたいと考えているところでございます。

次、52 ページでございます。更なる配慮や検討を求めるご意見の中に、絶滅危惧種が多い地域であることの配慮を求めるというコメントがございました。

こちらにつきましては、配置検討にあたっては、生物の生息場だけでなく、貴重種への影響についてもできる限り低減するよう努める必要があります。しかし、貴重種は現時点において周辺海域全体で112種確認されており、配置にかかわらず、これらの貴重種の影響を回避することは困難であることから、生物の生息場の消失や周辺環境の変化の程度に着目した検討を行ってきました。

一番最後の、更なる検討や配慮を求めるご意見の中に、サンゴ、藻場及び砂質干潟の影響についても十分配慮すべき。沖縄本島南部西海岸域を概観した中での位置づけについてございました。

こちらにつきましては、案作成にあたっては、サンゴや藻場等の生物の生息場の消失影響について十分考慮するとともに、潮流の流速変化の低減や、通水性の確保等による残存する干潟域の海水交換の向上等、増設に伴う環境変化をできる限り低減するような配慮を行っています。なお、本海域はラムサール条約や国立、国定公園の指定等は受けておらず、

増設滑走路位置は沖縄県が定めます自然環境の保全に関する指針において、ランクⅠまたはⅢに位置されているものの大部分がランクⅢに分類されています。

こちらにつきましては、53 ページに詳しい図を書かせていただいております。左に国立公園、国定公園、ラムサール条約登録湿地の場所を書かせていただいております。基本的には、那覇空港前面はこの3つは位置しておりません。

次、右側に沖縄県が示します自然環境の保全に関する指針のランクⅠからランクⅣというものをこちらのほうに掲載させていただいております。

最後、54 ページでございます。更なる配慮や検討を求めご意見の中に、閉鎖性水域の水質の悪化の懸念について留意すべきというご意見がありました。

対応状況でございますが、2本の滑走路間の閉鎖性海域となる部分については、瀬長島と増設滑走路との距離を一定程度離すことにより、現状において干出する範囲に滞留が生じないよう配慮しました。しかし、閉鎖性海域の底質の変化は懸念されることから、その影響については、事業が実施される段階において、環境アセス法に基づき詳細な検討を行っていくということを考えております。

最後になります。55 ページでございます。こちらにございますのは、追加検討の必要性の確認についてということでございます。

構想段階は、複数の選択肢から滑走路の概ねの位置、方位、規模等の基本的な諸元に関する一つの候補地を選定する段階であります。

技術的内容に関するご意見につきましては、前のページまででとりまとめましたとおり、下記の5つの事項に整理することができます。

整理した結果、構想段階での追加検討はなかった。また、「今後詳細に検討する事項」及び「今後検討が必要な事項」については、施設計画段階以降について検討していくものと考えております。

資料3の説明については以上でございます。

○委員長 ご説明どうもありがとうございました。

これで議事の(1)から(3)まで、説明を終えていただいたわけでございます。特に資料3にまとめていただいた内容、これがきょうの中心のテーマになります。PⅠという活動、取り組みを通して、多くの方の意見を求める場合に注意しなければいけないことは、その方のスタンディングポイントというか、立場だけで意見を整理してはいけない。立場だけでやりますと、賛成とか反対という立場だけで、賛成が何人、反対が何人でした。こうい

うことになる。P I という、多くの人の関心事がどこにあるかというのは何もとれないということになります。

そういうことに配慮して、今回のこの整理では立場だけではない、関心事に踏み込んできっちりと整理をしていただいた結果、非常に少数のご意見であってもその関心事について見るべきものがあれば、それは同じように整理をしていただいていると。そういうことで、大変多くの意見が整理されたことになりました。

一方で、そうは言っても、その関心の強さというものがある程度数にあらわれてきますから、同じようなご意見をいただいた人の数が多ければ、それだけ関心が強いという、こういうことになるわけで、その2つの点からこれを見ていただくとともに、そういう関心事に対して検討、対応状況というものを整理していただきましたので、それを特に4つのカテゴリーに分けてやっていただいたわけですね。そういうことであります。

そうしましたら、今ご説明いただきました資料の1、2、3とありますから、初めに資料1、2、参考資料1とか、あるいは資料2、このあたりでご質問とかご意見があったら、最初はそちらのほうからいただきたいと思います。

いかがでしょうか。

どうぞ。

○委員 1つお伺いしたいのは、今ご説明していただいんですが、ご苦労さんでございます。これだけの資料を見て感心をいたしておる次第です。

それでちょっとお伺いしたいのは、ここの部分では駄目ですが、こういったところをこうしなさいというふうな、いわゆる関連性というんですか。例えば43ページの……

○委員長 資料3ですか。

○委員 資料3ですね。

○委員 資料1、2からということ。

○委員 そうですか。じゃ後で。

○委員長 途中で申しわけないんですが、後でお願いできますか。資料1、2であまりなければ、すぐ資料3に入りますからね。

資料1はいかがでしょう。参考資料1と。930mというものを850mにしてやってきました。これは今さら「駄目だ」と言われてもやっちゃいましたから、これはこれでご了解をいただく以外にないということなんですけれども、その説明をしていただきました。可能な限り陸側に近づける案ということで、B案については見直したということですね。

どうぞ。

○委員 大変膨大な資料を、P Iについて特にこれだけ分類・整理していただいたと。複数意見を出された方もありますので、そのあたりのとらえ方についてはまた後ほど資料3のほうだと思います。

この930mとか1,310mとか、一応A案、B案ということで、前回、前々回の委員会を受けて検討された結果、こういう930mから850mというようなことで。

それで、伺いたいのは、A案、B案という具体的な1,310m、あるいは850mと今言っているのかもしれませんが、というような具体的な物理量が出ているものに対してP Iにかけられているというわけですけれども、実際にはそのA案、B案というのが、これが現在考えられる前提条件というものを背景にしてP Iにかけられているということと理解しているんです。そういうことできょうの議論があると思うんですけれども、そういう中で実際にはこの事業費、あるいは工期というものが、5年、10年のこの事業の中で多少は変わってくると。そういう具体的にきちっとした数値と、850mと1,310mというのと、あるいはこれから検討の中でそのあたりの数値が、1,310m、850mという非常に限定されたものなのか。あるいは、多少幅を持ったものなのかという。そのへんでちょっと伺いたいですが。

○委員長 どうもありがとうございました。

それでは、いかがですか。

○事務局 今、委員からいただきました数字というのは、配置案の1,310mと2つの滑走路の850mが全くその後動かないのかという質問というふうに解釈していますけれども、こちらにつきましては現在、既存資料を基に調査をさせていただいた中で調べさせていただいて、滑走路間隔が1,310mと850mの2つの案をご提示させていただいたということでございます。

実際、配置案1つに決まりまして、事業実施にあたりましては、さらに詳細な環境調査、ボーリング調査等を実施していきます。そうした中で、その1,310mが1,311mになるか、ならないかという話でございますけど、そこは詳細な調査をしていくことにおきましてより好ましい案があるのであれば、その前後で動くことはございます。

但し、1,310mの場合はICAOの基準等の関係がございますので、沖に出すことしかないですけれども、おそらくその前後で、もし仮に1,310mなら1,310mかそれよりちょっと遠いところで、調査結果を基に配置場所を決めていきたいというふうに考えております。

850mにつきましても瀬長島との関係がありますので、少し沖から遠くというのはあるんですが、それはもう一度精査をして検討していきたいというふうに考えております。

○委員長 よろしいでしょうか。

○委員 はい。

○委員長 どうもありがとうございます。

振り返る必要もないとは思いますが、今おっしゃったとおりでありまして、瀬長島等に影響を与えないという意味でのミニマムを改めて算出してもらった850mと、それから独立運用の前提である1,310m以上の案での最少値を取っていただいた1,310mというシンボリックな2つの案ということで検討してきたということございまして、まさにそのシンボリックな案に対して多くの方のご意見、改めて違う案がいいんじゃないかと、こんな案は検討できないのか。こういう意見をもらうことが目的で、このP I構想段階をやったわけですね。そのときのシンボリックな2つの案でありましたので、どちらか1つに代表されて決まった後には、それに対して多少揺れることはある。条件のもとでね。しかし、1,310mよりも少なくしちゃうというのは、1,310mにしておきながらそれを削っちゃうと。これは基準に合わなくなるから、それはできませんということですが、多少沖に行くということは、これは概念的にあり得るんですね。それは影響評価をする中などでというふうに思います。どうもありがとうございました。

ほか、いかがでしょうか。

どうぞ。

○委員 今のその考え方でいきますと、例えばB案については、930mから850mに変わったんですが、それは850mもそれほど大きく変動はしないという考え方でしょうか。それとも、850mが930mの間のどこかに入るというような考えでしょうか。

○委員長 すみません。私の発言がちょっと誤解を与えたら修正しなければいけないんですが、850mは850m、1,310mは1,310m。これできょうは議論していますので、私が申し上げたのは余計なことだと思います。

将来的にというのは、例えばアセスの段階で現場を調査していったら、こういうのがあるからちょっと1mずらそうねといったときに851mになりましたと、こういうことは十分にあり得るんじゃないですかということを申し上げただけですので、今やっている構想段階の中ではこの数字が揺れること、変わることはないと思います。

いかがでしょうか。

では、ありがとうございました。資料1及び資料2あたりについては、こういうことで概ねよかろうということでもありますので、それでは続けて資料3についてご意見をお伺いしたいと思います。いかがでしょうか。

それでは、委員、途中で先ほどの。

○委員 ちょっとお伺いしたいのは、このP Iの内容に対して漠然としているとか、あるいはクエスチョンマークがちょっと多すぎるのかなという。それに対して今後また、このご意見を仰いだ人に対して、どういうふうな方法でその内容を伝えることができるのか。それとも、それはもうキャラにして、こういった場所でその意見をとらえた上でもうとにかくやってしまうということなのかどうか。それをお聞きしたいと思うんですが、いかがなんでしょうか。

○事務局 先ほどの委員の意見でございますけれども、まず一番重要なところは、いただいたご意見につきましては住所までしか、名前をまず書いていただいております。

ですので、その対応したものにつきましては、今回の検討委員会に提示させていただきまして、私どもとしましてはこういうふうに対応しているんですよと委員会資料としても説明させていただきますし、その結果につきましてもホームページ等でちゃんと公開していますので、出していただいた方には誠実に対応しております。

○委員 わかりました。

それと、そういった例えばの話なんです、資料3の43ページの瀬長島等の御願とかいろいろなものがあるのでそれを配慮してほしいと意見がございますよね。そういったことで、それではA案がいいのか、B案がいいのかという、そういった関連性というのとはつかむことが可能かどうか。これは、そういったあれはおそらく出てくると思うんですよ。そういったことで、どういうふうな。

ですから、件数という上でおそらくそういったばらつきが出てきてはいると思うんですが、例えばということで今、瀬長島とかあるいは大嶺崎ですか、貴重な文化財的なものがありますよというようなことで、それを配慮してくれと。じゃその意見を持っている方は、それではA案を支持しているのか、B案にお願いしているのか。そういった関連性というのがつかめるかどうかということなんですけどね。それは大変だろうと思うんですけど、いかがなものでしょうか、そういったことは。

○事務局 今回、ここに資料3として示させていただいているのは、言ってしまうと、逆にその関連性を切って、技術的検討についての対応について説明させていただいてい

ますので、それでその関連性を聞いているわけですが、実際には回答には同じ回答の中に入っていますので、そういうのは見えることは見えると思います。

それをちょっとこの場でそういう議論をいただくことは考えていなかったのですが、来た形でお示しさせていただいておるわけですが、次、協議会とかあると思いますけれども、そういった場でどう扱うかというのはまた別の話になってくるかと思います。

○委員長 どうぞ。

○委員 多分それに関係するかと思うんですけども、先ほどその回覧資料を見せていただいたときに、非常に大変なところを理解してくださいと言われましたので、そうすると、ちょっと表を見たときに、回覧資料を見たときに、一番右の端に詳細分類番号というのが書いてあって、3桁までの数字が入っているんですが、それが多分、データを処理されたときの数字なのかなと思っているんですが、それは今までの与えられた資料3ですと、97項目の意見が出されているんですけども、実際にはもっと数百という数字の番号が入っているんですけど、それはただ参考のためにですけど、大変な苦勞をされたというところを理解したいので、ちょっと説明していただければありがたいと思います。

○事務局 すみません、私、説明を飛ばしてしまったのかもしれませんが、資料3の1ページをもう一度ご覧いただきたいと思います。

資料3の1ページ目の丸が2つある2つ目でございますけれども、まず、寄せられたご意見は2万7,543件ありました。その中に、我々としまして755項目に分類をさせていただきました。その755項目が先ほど回覧させていただきました詳細分類番号として書かれていると、755項目をさらにグループ化して行って、大きく49に分けさせていただいたというふうな手続きをとらせていただいております。

○委員 これだけ本当に細かくまとめていただいて、非常にご苦勞様だと思います。

私は、今回のP Iというのは、技術検討委員会は3回目で、そしてP I自体は第4回目のP Iという形になると思うんですけど、これはこの1回目、2回目ずっと通ってきて、規模と位置について意見を問うP Iという感じできた認識があるんです。その中で15ページに詳細な、このP Iのためのレポートも、問いかけは滑走路増設案A案、B案についてご意見をお寄せくださいということになっていると思うんです。

ということは、先ほどもチラッと見ましたけど、A案がいいとか、B案がいいとか、要らないとか、本来であれば今回はAかBかって答えられるんですけど、4回目だと知らない人は、今いわゆる210がいいとか、やっぱり滑走路要らないとかいう答えもあると

思うんですけど、そういう定量的な部分について、技術検討委員会では資料3の中で1ページで、分類をするときに意見の分類49項目というのがあって、A案がよいとする意見とか、B案もちろんあるでしょうし、否定的なご意見とかあると思うんですけど、そういうのは、技術的検討に関する意見の概要ということになったときは、これは疑問とかそれからそれらからはずれている案をずっと羅列してきましたよね。

その前に、1枚、いわゆるA案がいいとした意見、B案がいいとした意見というのを、同じようなフォームで書いたらわかりやすくなるんじゃないかなと思うんですけど。10ページ以降は、例えば210m案がよいとするご意見ということで、12件ということで、12件でこれは定量的なものが出ていますよね。これに入る前に、A案と答えた意見、A案がよいとした意見ということで何件、B案がよいとした意見何件、そして、増設は要らないとした意見はここに入っていると思うんですけど。そのへんで、この1ページ目ではこういうふうに分類しましたよと、A案が2つに分けましたと、1ページ目の49項目の類似した意見を集め、幾つかのグループにまとめるということで、一番A案に肯定的な意見、これ例でしょうけど、A案がよいとする意見、そして更なる検討、配慮を求める意見、この下の部分が入ってきていると思うんですけど、この統計みたいなものは何か見えないので、あえて隠しているのかなという感じなんですけど。この委員会の場でA案、B案決めるということではないというのは十分承知しています。

ただ、P Iで問いかけた質問は、A案B案についてご意見をお寄せくださいでしたから、何となく違和感を感じるんですけど、そのへんはどうなのでしょう。

○委員長 どうもありがとうございました。

そのあたり、資料4、国交省の枠を定めたガイドラインがありましたよね。P Iそのものが適切に行われたかどうかの評価、手続きの評価、活動の評価というものは、これは別のP I評価委員会というのがここにありますよね、あの委員会が所掌してやっていくということでありまして、我々の委員会は左端の技術的な検討をきっちりやっていくという委員会になります。今回、たまたまというか、ここが先に開かれたこともありまして、全部の意見をここで総括して、公表して評価してしまっただけは、これは向こうの役目が、やる意味がなくなりますからね。

今回の我々の役目としては、その整理の最中、技術面に關わる意見だけを抽出してきて、そしてここで議論の中に加えていこうとしましたので、まさに今のご指摘のように、全体像が見えないというのは、あと1週間くらい待ってもらわなければいけない、そういう手

順と理解してください。

ですから、我々委員会の関心事は技術面ですから、技術面にかかるところだけをまとめましたということです。

一方で、さっきのA案がいい、B案がいいって、A案がいいというのは何万件って、数の勝負をするのは、もともとこの委員会の目的ではなかったのですが、しかしながら、P Iにかけるときに、やはり案を示して、その案についてどう思いますかって聞かないと、意見もなかなか取れないから、意見はそういう形式で聞いているんです。けれども、聞かれたほうは、A案のこの部分を直したらいいねって答える前に、A案がいいって答えたりするわけだから、結果的には比較的そういう単純な答えが多いようですよね、これなんか見ましても。

しかしながら、P Iの意図ということからいうと、何でいいの、何で悪いの、どこが気になるのという、その中身を聞くことが、先ほど言ったように目的だったから、きょうの委員会としてはそれをとことん掘り下げて、とことん丁寧に整理してみましたということになっています。あえて意識的にどっちがいいといった数のほうは出さないという、そちらに引っ張られないで、指標の検討等を最後まで全うしましょうという、そういう趣旨であったと思います。

ご趣旨はよくわかります。そういうことで、きょうはちょっともう少し待っていただくということです。

○委員 要するに、P Iのほうでの整理の仕方の中で、私が言ったように、今の委員と同じような、懸念ではないんですけども、大変な作業だということは理解しながら、1万3,000を超える意見の中で、さらに1人の方が何件かご意見をされているということで、2万7,000を超えるような件数、そして、それを分類ということで755というふうなことになっていますけれども。

最終的には、やはりA案、B案という、どちらがいいかというような聞き方で、単純に答えられた方もあるし、いろいろ含みを持って答えられた方もある。

やはり技術検討委員会としては、その根拠というものをしっかり議論するという、委員長の言われたようなことだとは思いますが、ただそのときに、ちょっと簡単な質問ですけど、A案、B案がとにかくいいと、聞かれたらいいということですけど、実際に別案がいいということも分類の中に入っている。それで、結局、もちろんこのP Iの委員会としては、それについてははっきり言えないと思うんですけど、少なくともこの滑走

路は経済・社会的な今後のあり方としては、いろんなデータとして我々が資料として、事務局のほうで整理されているように、かなり必要性というものが前提にあって、A案にしても、B案にしても、どんな意見があるにしても、あるいは別場所にしても、少なくともA案、B案を含めたものが必要であるということが前提であろうと思うんですけど、そのあたりのご意見いただきたいというふうに思います。

それに絡んで、要するにA案、B案というご意見の中に、いいけれども、これだけ厳しいので逆につくらないほうがいいという、あるいは別の対策のほうがいいというような複数意見、そういう意見を出された方がいらっしゃるのでしょうか。これは単純な質問ですけど伺いたいです。整理されるプロセスの中で、そういう方はいるのかいないのか。

聞かればA案がいいけれども、実際にはやめたほうがいいのか、あるいは別の案がいいのか、簡単なことなんですよ。分類した結果が2倍になっていますからね。

○事務局 委員の言い方で、ちょっと確認でございますけれども、AとBと比較してどっちがいいかと聞かれたら、例えばAがいいですと。でもつくらないほうがいいですよというご意見だと思んですけど。

これは、一応そういうご意見もございます。整理としては、そういう方は否定的な意見ということで、どっちと聞かれるとAですよという方で、なおかつ滑走路はつくらないほうがいいですよという方は、否定的な意見ということで整理をさせてもらっております。よろしいでしょうか。

○委員 いらっしゃるということですね。

○委員長 今の補足で言わなければいけないことは、構想段階に入る前に、調査段階があり、長い間、その中にあって、一定程度必要性というものが確認されて、そして、構想段階という必要性を前提としながら、位置と規模について検討しましょうという段階に入ってきて、その検討委員会がこの委員会である。

必要性については、委員会としては共有していて、位置、規模については、規模というのについては特に、調査段階は最大影響を与える規模ということで調査検討してきましたから、それが本当に必要最小限、どこまで絞れるかということをきっちり検討してきて、それと同時に位置についても検討して、そして概ねこの2つなら、代替案として多くの皆さんにお見せして、意見をもらうのに足るだろうというところまでの結論は出して、P I やってきたという。こういう状況にあるということです。

○委員 膨大な意見を整理していただきまして、本当にご苦労様でした。

ちょっとお聞きいたしますけど、22 ページ、技術的検討に関わる意見とその対応についての 22 ページの、需要予測に関する意見ということなんですけど、大きくは2つあるんですけど、まず第1点目が、63、64、65 の項目があります。需要は伸びない、頭打ちとする意見、というのはどういう具体的に内容なのか。

それから、64 ページ、直近の社会経済状況等踏まえ、予測を再度行うべきとするご意見。技術検討委員会ではバブル後の実態を踏まえ、長期的な予測をしておりますから、これがどういうことなのか。サブプライムローン問題等、世界の不況というようなものも入れるというということなのか。もし具体的なことがわかりましたら、教えてください。

3 番目に、長期的な予測を行うべきとするご意見。P I レポートの中では 2030 年まで、いわゆる長期的な視点でやっておりますけれども、これもさらにもっと長期的というようなことなのか。そのへん、もし具体的なものがあつたら教えていただけますか。

○委員長 どうもありがとうございました。

これ、あれですね。具体的にどういう意見ですかと聞かれちゃうと、なかなか事務局としては1万件の中からどれだったかって。

○委員 では、いいです。

というのは、実は回答のほうで「今後とも引き続き需要の動向等には注視し検討していく。必要なら需要予測の検証を行っていく」と書いてあるもんですから、もう長期的な視点で、人口の動向とか経済の状況をやっているんじゃないかなと思うんですよ、これは。資本主義社会ですから、当然サブプライムとか景気の浮き沈みがあるわけですよ。そのへんもある意味において大きく網羅し、沖縄の特性を考え、長期的な視点で技術検討委員会で行っておりますから、仮に実施段階でまたやって少し景気が悪くなったからといって、需要を云々する必要はないんじゃないかなと。

簡単に言えば、この後ろのほうは総論としてはわかるんですけど、前向きな姿勢でその都度その都度しっかりやっていくというのはわかるんですけど、逆にあまり必要ないんじゃないかなって。長期的にやっているからと。基本を押さえてもこの計画はある意味、現実の環境の問題いろいろ、多少の修正はあつたとしても実行、進めていくんだという考え方で私は受け取っているんですけど、いかがなものでしょうか。

○事務局 需要予測についても今で十分じゃないかということでございますけれども、まず、今回につきましては構想段階でございますので、その構想段階として必要な需要予測として計算をさせていただいているというふうな認識でございます。

ですので、今回2案から1案に選ばせていただきまして、さらに今後進めていくにあたりまして、国の手続きではございますが、予算要求等の段階で実施していいかなければいけないというふうに考えております。

その中で対外的に説明する中で必要であれば、またいろいろな検討は実施していかねばいけないかなというふうに考えているところでございます。

例えば昨年8月ぐらいなんですけれども、総務省から意見が出ていまして、需要予測については過去のデータを使って過大にやっている例も散見されるので、なるべく新しいものを使ってくださいと。その新しいものが1年前なのか、2年前なのか書いてないんですけど、政府としてそういう指示も来ておりますので、その中でできるだけ対応していかねばいけないというふうに考えているところでございます。

○委員長 どうもありがとうございました。

私も、委員のおっしゃっていることとほぼ同じ意見ですね。今の回答は回答で構いません。ただ、需要が変動するたびごとに右往左往して、毎回毎回、短期的にすぐに需要予測をし直すというようなことが本当に必要かという、一方で我々が今やろうとしていることは、つくった後に何十年も、まさに有効に活用していかねばいけないような社会資本をつくらうとしているわけだからね。

だから、そういうもともと時間スケールの全く違う中で考えていくことですから、あまりその時々短期的なことばかりに翻弄されるというか、忙殺されるというのはよくないと思いますよね。そういうこともあって、調査段階の予測を今回また改めて見直ししてやっているわけだし、その結果についても一定の将来の不確実性を踏まえた幅で示せるような、これは極めて誠実な対応だと思いますね。そういうことを調査委員会としてもやっていますので、そういうことをぜひこのご意見をいただいた方にもご理解いただけるように、回答を書いておいていただければいいと思います。書いてあるとおりにかもしれません。

どうぞ。

○委員 我々技術検討委員会の役目というのは、先ほどの部分で十分納得したつもりなんですけど、それであれば、きょう3月9日でこういうふうなある意味、さらに検討しなければいけない、またはわかっていたかなければいけない、理解していただかないといけない項目が40項目とか42プラス、55ページですか。「今後詳細に検討する事項」「今後検討が必要な事項」ということで残っているわけですね。

その中には、やはり環境問題というのがもう圧倒的に多いと思うんです。そういった意

味では、やはりアンケートにお答えいただいた方々に対して、我々委員はこの実際の場所を見学させていただきましたけど、これは1つの手としては見ないとわからないという部分があると思いますので、1カ月ぐらいずっとグラスボートか何かを出して「どうぞ皆さん、見てください」というような、そういうのがまさに技術検討委員会の提案すべきことなんじゃないかなと私は思ったりもしました。

というのは、ただ机上の理論では何となくサンゴだ、藻場だ、何とかだということでありますが、実際我々も見る前と見た後では、我々というか私自身の認識が全然変わりました。晴れた日の那覇空港は、すぐ浅いところはグラデーションができてものすごくきれいで、サンゴの被度ですか、覆われている度合いが90%ぐらいあるんじゃないかというような、そういったイメージを持っていますけど、実際に行ってみると本当に瓦礫が多かったというような部分がありますけれども、そのへんは逆に言うと、私はバイアスのかかった意見は言いたくないんですけど、見ていただいてまた意見をいただくということも1つの手法としてはおもしろいんじゃないかなと思います。これは個人の意見です。

○委員長 ありがとうございます。

どうぞ。

○委員 2点ほどございます。

資料の45ページですが、今、環境の話も出ますが、CO₂の排出については私どもエアラインもこちらにご紹介いただいているほかにもエンジン洗浄をはじめ様々な努力を行っているところですが、地上滑走距離が延びれば同じ燃費効率のエンジンであれば、距離が長ければ長いほどCO₂は排出されますので、今後のご検討の中で十分にご留意いただきたいと考えます。

それから、PIレポートを拝見した中で自衛隊の沖側滑走路の利用についての配慮や検討を求めるとのご意見が83件、また、騒音影響低減を求めるとのご意見が270件ほどあり県民の皆様の騒音や滑走路運用に対するご関心は非常に強いのかなということを感じました。

滑走路の運用方法の検討については技術検討委員会もしくはPI構想段階終了のために更なる検討が必ずしも必要ではありませんが、今後いずれかの機会に運航者の意見も反映していただき検討していただく必要があることを感じました。以上でございます。

○委員長 どうもありがとうございました。

ほかにかがでしょうか。

どうぞ。

○委員 大変な作業をやっていただいて、まとめていただいて感謝します。

私も実際の現地のイメージとしまして、今、委員のほうからも意見がありましたけど、この平面図で見るのと、立体的に本当のものが立ち上がった状態で見るとでは、多分随分印象が違おうだろうということをいろいろなところで感じてきております。

P Iの段階ではそれはできないのかもしれませんが、だんだんそれが立ち上がってくるとかかなり具体的なイメージを持ってきて、考え方が変わる可能性もありますので、できれば例えばCGとか何かそういう手法でもいいですけど、立体的に相対的にそのものがどういうふうに配置されてどうなっていくかというのをイメージできるようなものも必要ではないかなというふうに思いました。

それから、このP Iの段階としては、規模とか位置の問題に対する意見を聞くということが中心でしょうけど、技術的な問題としては、例えば今の環境の面から見ますと、閉塞海域の水質に関する海水交換の問題、それから地形にかかわり、したがって底質の変化にかかわると見られる流れの問題ですね。さらに、沖のほうにもものつくられていきますので当然波に対する、あるいは海象に対する安定の問題とか安全の問題。それから、あと大きな問題としては埋立土砂の問題とか、こういうことについてはかなり技術的な検討がこれから必要になってきますし、かなり難しい検討をしないではいけないというふうに思いますけれども、しかし、これについては将来クリアできるという目安、それが無いといけないのではないかなというふうに思いますけれども、そのへんについてはどうでしょうか。

それから、各行政機関等からの要請を見ますと、どの要請を見ましても1,300m案にさせていただきたいという全部同じような意見になっていますね。そういう意見等については今後どういうふうに対応していかれるのか。そのへんについてもちょっとお聞きできればと思います。

○委員長 どうもありがとうございました。

いかがでしょうか。

○事務局 幾つかご意見をいただいておりますが、クリアできる目安というのは非常に難しいかなと思うんですけれども、今までの長い検討の中でのなるべくクリアしやすいようにいろいろとご意見をいただき、反映し、工夫も加えているのかなと考えてございます。目安ということは非常に定量的なことを想定してしまっ、そこをちょっと申し上げられないというのが正直なところでございます。

今回1つの構想にまとめるという段階で十分なお意見をいただいて、データもそろえられたのかなというところで、なおかつ今後の実施段階でクリアしやすいようにいろいろ反映させていただいているという考え方をさせていただきます。

○委員 それぞれの意見はまとめられていますけれども、それを今のこのP Iの中では、それはどういうふうに扱われるのかですね。

○事務局 行政機関からの意見も、今回説明させていただいたように、要は実施段階の事項かなということで整理させていただいておりますので、まさに実施段階においてここは踏まえていきたいと思っております。

○委員長 1点だけ。

一般論的につけ加えると、市町村からいただいたご意見等もあるけれども、これ以外にもいろいろな意見が、今回環境省さんからもありますね。それ以外にもいろいろなところから意見をいただくというのがP Iの趣旨でもあるし、それから今回は国と沖縄県さんと一緒にやっている、それは主体だからそこから意見を出すことは難しいんだけど、それ以外の方からは幾ら意見出したって構わないといったら構わないわけですからね。

それに対して、1つ1つ反映ができるか、対応ができるかについては、これは一般論としては当然ながらいろいろあります。そこは全部、構想段階の計画として確定する段に全部飲み込んでいただいて、その中でひとつ総合的な判断において、こういう案にしましたと。理由はこうですと。皆さんの意見に対してこう考えていますということを返していく。これしかないということだと思いますので、一般論としては、そういうことで今回もやっていくんではないかと思います。

○委員 基本的にはここに、資料4に、スケジュールというのがありまして、きょうは最後ということなんですけれども、追加の意見があれば追加で、なければP Iの意見というふうにというようなスケジュール、これでよろしいと思うんですけれども、我々は技術検討ですから、それについて、P Iの中でこういうふうな、これは評価できると、これについては事務局のほうではこれから検討していくというような対応方針が出てきている。それで、その中で具体的に技術検討できませんので、いろいろあるんですけれども、先ほどの短期的、長期的の中でどのくらいが追加検討というふうなイメージになるのか。きょうもご質問しても既に意見が出ませんので、あれですけど、そういうことと、それから、やはりこれからきょうの最後の追加意見がなければおしまいですし、あればということなんですけど、最終的にA案、B案の中から1つ選んでいくという中で、特に心配するのは、

最初にご質問したときに、A案にしろ、B案にしても、基本的に前提条件はあるんで少しは、多少は将来の、長期的にといいますか、事業決定の場合にはこれから検討する項目が出てくるので、それについてはどれが出てくる可能性があるということなんですけど、どのくらいのスケールで、どのあたりの事例を考慮しておられるのか。

それできょうは追加検討が、その点ではないというふうに考えてよろしいのか。

というのは、最初の疑問で、事業費と工期、これはこれから2案を、早く、やはりかなり前倒しでやっていかないと、この事業は非常に時間的にもかなり厳しいこととなってくる。そういう検討自体、特に環境面の検討、それに追いつかないぐらいになってしまうので、やはりA案、B案の中から位置案の選定はかなり可及的ではないかと思うんですけども、そういう中で、ぶれがあまり出てくると非常に問題がありますので、事務局としては、そのあたりはある程度確信をもって、A案、B案という、代表的2案の中で選定をこれから進めていくことについては、まずは了解してよろしいという判断でよろしいでしょうか。変な質問ですが。

○委員長 どうもありがとうございました。

時間が4時までと書いてあるんですが、もらった案内は4時半までになっています。だから、申しわけないけど、ちょっと延ばさせていただきます。できるだけ早く、4時半までには終わりますので、まずそれを最初にお願いをさせていただきます。

今、委員からの大変重要なお指摘、ご意見をいただいたわけでありましてけれども、一義的という大変ですが、でもそれを判断するのは我々委員側の役目なので、きょう事務局から出していただいた資料、55ページで、事務局の側の判断としては、追加検討事項は特にありませんと書いてあるので、一方で、今後詳細にやっていかなければいけないことはありますねと。今後検討を新たにやらなければいけないこともありますねということで、あるものについては計画段階、環境アセスメントの段階、こういうところできっちりとやっていきましょう。あるものについては、それを今もやってきたけれども、それをそういう段階、2つの段階でもさらにやっていきましょう。

こんなことが書かれているわけですがけれども、この構想段階のP Iを踏まえた技術検討委員会として、さらに追加要請を事務局に対してする必要があるかないかについては、我々が今から残った時間で判断をします。事務局としてはないとしている。

判断する前に、今までの議論の、結論については踏まえていただかなければいけないから、そこに遡る議論はできませんので、代替案として、この委員会として提示したものを以

外に改めて検討する必要があるか、別の案があるかどうか、修正する必要があるかどうか。あるいは、この中に幾つか出ていましたけれども、評価項目として、こういうものが十分に示されていないではないかというご意見もあったり、改めてまたそういうものを比較する必要があるかどうか。

こういうことについては、特に比較表という形式で意見を問うたという経緯がありますから、それに対していろいろな意見が出た中で、これからいろいろと対応していくということも前提ですけれども、あえてこの構想段階を継続させて、追加検討が要るかどうか、これについて最後にご意見がもしあれば、お伺いして議論したい。

基本的には、私もここに資料3で書かれていますように、今後に対応すべきことはするんだと書いてもらっていますので、これが全然なくて、もうみんなやったんだからいいんだと、やる必要ないって書かれると、これはちょっと納得できないだろうというふうになりますけれども、そういうことではないとも思いますので、そこでご意見をいただきたいと思います。

○委員 これはかなり整理させていただいて、とりあえず短期的といたらおかしいですが、事業計画までは、とりあえずは課題が整理されてP Iにかけて順当であるというふうなことは、よろしいかなとは思っています。

それで、期間的な話というのが、委員の委員方それぞれ違ったイメージがあるかもしれませんが、それぞれの、1つ検討項目になるかどうかわかりませんが、環境問題ということで、1つはこれだけの規模のものをつくるわけですが、当然いろいろ、藻場、サンゴその他ということで、かなり検討を続けてきたということですね。これはつくれば、当然ダメージを受けるという部分というのは大いにあるわけですから、これは逆にP Iで、これは文化財等が点在しているというので一切壊してはいけない、一切木を切ってはいけないなんていうふうなことでされると、事業が進みませんので、ただ、そういうときに、壊されるということが、徹底的に壊されるということではない。できるだけ控えめに事業をうまく進めていく、環境面を考慮してやっていこうということなんですけど。

考え方として、これ壊される率をできるだけ少なくしていくという考え方と、もう1つは、こういう生き物ですから、そういう復元力みたいなもの、例えば潮流なんかにしても、今まで検討してきたものはほとんどそれに関係してくると思うんですが、ただ、考え方だけ申し上げるんですけど、別に考えるベクトルがあるんですね。要するに、逆にこういう復元力を維持すると。できるだけ維持するような事業として、これから進めていくという

ような考え方。これはきょうの中に入っているんですけど、そういうベクトルの考え方、方向性で沖合展開したときに、こちらのほうが復元力が大であるというような、総合的な復元力評価みたいなものが出てないかなというのは、これは私の個人的な意見です。それを事務局のほうで、委員長のほうであと30分延ばしていただいたんで、2分ぐらいでよろしいです、ちょっと聞かせていただきたい。

○委員長 今のは質問になりますね。

○委員 はい、質問です。

○事務局 復元力という、これ何といいますか、キータームといいますか、その意味は何かというのは、私どもまだよくわかってないところはあるんですが。今までこの委員会での過去の検討でも出てきていますのは、1つは、生態系の多様性というんですが、そういったものの必要性というのを伺った記憶がございます。そしてまた、新しいところでは、通水性を確保できる、できないというような点もございまして、そういったものをもし復元力の1つの要素ということであれば、どっちがという話はきょうはないんですが、そういった機能を用意できるか、1つ要素として挙げられるのかなという、今伺ったところではそんな考えはもったところでございます。

○委員 55ページの、先ほどの追加検討の必要性の確認ということで、これは追加検討事項はなかったということで締めくくられているんですけど、表の見やすさの問題だと思うんですけど、3ページにこの97項目ずーっとありますよね。それで、私は検討済事項は全部×を付けていきました。そして、今後詳細にというのと、それからまだ残る事項というのは、○を付けていったんですけど、最後、56ページとして、消えなかった事項だけを一覧表にして最後に付けておくと、次に施設計画段階のそういうときの部分で、表として使えるんじゃないかと思えますし、それをしないと、もう1回また3ページから、来年も同じように、何かやっているような気がするんですけども。ここで一応検討済事項ということで、委員方も皆さん、それで賛成されるのであれば、これは最後のページとして、今後、来年度検討、今後詳細に検討する事項と今後検討が必要な事項だけを生き残らせて、1つの表にまとめてもいいのかなという気がします。

○委員長 どうもありがとうございました。

○委員 今の委員のご意見に関連するんですが、55ページのまとめは、もう少し丁寧なほうがいいかなという感じがしました。

これやはり我々のこの会議、委員会での結論になる部分の大きな部分ですので、これだ

見てもらったら困るんですが、やはり丁寧な、先ほども言われたような、今後につながるような部分とかが入っていてもいいかなというふうに思います。それから、ここだけ見ると、追加検討事項がなかったというのが今後何もしないよとなってしまうと、検討委員会ではという言葉が必ず必要なんです。この検討委員会では追加の検討事項がなかったと、丁寧に書いたほうがいいというのが意見です。

それで、やはり書き方の問題ですが、この中で今回追加の検討が事務局からはなかったというふうに事務局からは結果が示されておりますが、ご説明を聞いていて、この検討委員会では既にかんりの部分は検討してきたし、わからない部分はわからないと明確にしてきたというふうに思っておりますので、なかったということで私はいいいんではないかと思っております。

ただ、検討済みとそれから今後詳細に検討する事項、今後検討が必要な事項、ちょっとこのところが、果たして適切かどうかというのは、もう少し見直したほうがいいかなという部分が幾つかあります。

例えば、先ほどの自衛隊の件、運用の件、委員からお話がありましたけど、この自衛隊のところは検討済になっているんですが、これはまだまだ検討すべきことではないかなと思っております。ほかにも幾つか、31 ページとかも、評価項目の件、ここらへんも検討済になっているんですが、この検討状況の内容を見ていくと、構想段階では、「現段階では検討することが難しい」と書いてあるので、つまり難しくて検討してない、今後やっていくんだと思うんですね。ですから、そういった意味で、この検討が難しいのでここはやらなかったと書いてあって検討済事項と書いてあるのは違和感があります。そんなようなところが幾つかあったので、そういったところを見直していただきたいということ。

それから、あと用語に関して、いただいたご意見のほうはなかなかこれを書き換えるのは難しいんですが、専門用語、こちら側が書いた「検討・対応状況」、右側のほうですね。そこについては用語をしっかり統一したりということが必要ではないかなということを感じました。

例えば 24 ページの社会経済効率性のところですが、右下の表の中の一番下のポツのところ「検討の結果、経済効果、社会経済効率性全ての項目」と書いてあるんですけど、これなんかはやっぱりちょっとよくわからないですね。経済効果と社会経済効率性、違うことを言っているのか、本当に専門的に別のことを言っているのか、それともこの P I レポートなどでは、経済効果を多分社会経済効率性といっているんじゃないかと思うので、こう

いったようなところがしっかりと専門的な用語を見直したほうがいいかなというふうに思いました。

次に、28 ページのここが意見が多かった、2,500 件を超えておりますが、工期の話ですね。これは早期着工すべきという意見なんです、ボリュームでものをあまり見ないほうがいいということもあります、ただ、やはりそこには注目度が高いということですから、これ多分先ほど委員からもありましたが、今後どうなっていくんだろうというのがものすごい関心事なのではないかと思うんですね。ですので、もう少しここを丁寧に、今後どういふ検討をしていって、そして何年にというタイムスケジュールまで入ると本当は一番いい答えになるんだと思うんですが、そういうことを書いて、その上で工期短縮等を図っていきます、事業等を早期実現を図っていきます、検討しますという書き方のほうがいいんじゃないかと思います。以上です。

○委員長 どうもありがとうございました。

では、どうでしょうか。今までのご意見に対して。

○事務局 ありがとうございます。

騒音環境につきましては、実は、今委員からご指摘がありましたように、部分的にもう検討済みというところと、引き続き詳細に検討するというところが2つバラバラになっております。

ちなみに、例えば41 ページを見ていただきますと、「自衛隊」という表現はありませんが、今後の騒音に関しては運用も含めて検討していきますということになっておりますので、下の括弧書きにも「今後詳細に検討する事項」という状況になっておりますので、委員のご指摘の部分については少し整理をさせていただきたいと思っております。以上でございます。

○事務局 幾つかの委員からご指摘がありました。資料の中で統一がとれてないのではないかとか、というところにつきましてはもう一度精査をして、修正をさせていただきたいというふうに考えているところでございます。

あと、委員から言われました一番最後の見やすさ、委員からもありました、検討委員会として一番最後、検討した結果として最後のページでは少し物足りないのではないかとということでございましたけれども、確かに委員のおっしゃっておりますように、今後検討事項みたいなものを一覧表にまとめておいたほうが、今後施設計画段階に移ったときもこういうことがあるんだというのがわかりやすいので、そういうものにつきましては作成をし

たいなというふうに思っております。

○委員長 どうもありがとうございました。

それでは、今出てきている意見は概ねこの資料3のつくり方とか示し方、表記の仕方とか、文言の使い方とかそういうところが多いので、そこについては、これはP Iの評価委員会のほうでも、多分この意見以外の意見も含めてやるのかな。それともこういうのをつくるんですかね。ちょっとわかりませんがね。

いずれにしろ、最後公開しますね。公開をするということが前提だから、今いただいているような委員の方々の意見を踏まえてよりよいものに、少なくとも間違った理解は与えないものにする工夫をしましょう。それはそれですね。

追加的検討があるか、いらないかについては、もともと構想段階のP Iが始まって、そのスタートに幾つかの代替案を出して、その代替案はいかなる意見が出てきても変えませんが、その中の1つを選びますという、こういう進め方をすると、やはりそれは場合によってはフェアではない。あるいは意見を受けても全く反映しないのかと、こういうふうに思われてしまっても大変不幸なことになりますから、多くの意見が出てきて、考慮すべき案、変更すべき案、こういうものがあるんだったら、それも当然比較考量する中に入れて検討しようじゃないか。プロセス上きょうのこの委員会というのをに入れておかないと、十分適正なプロセスにならないということで入れているわけです。けれども、もともと追加検討をすることを前提に入れた委員会ではない。これをご理解いただきたいと思います。

ですから、ケースバイケースでやっていますね。私のかかわったほかの構想段階はいろいろな案が住民の方から出てきたりして、そういうものを踏まえて考慮して、またもう1回案を示してとか、何回もやったこともあります。しかし、今回は特に滑走路を1本つくるという方向は別に変わらないわけだから、平行する滑走路の幅をどこに置くかという程度の、いわばその次元で見ると場合には極めて単純な代替案ということにならざるを得ないので、そういう中での議論からいうと、委員の方々がおっしゃっていただいているように、概ねきょうまでいただいた意見をこうやって整理していただいたのを見せていただくと、追加的検討が必要だということにはなっていない。こういう結論ではないかなと思うんです。

ですから、この事務局の案として、特にいらないということでしたけれども、委員会としても、もしご了解いただければ、追加的検討を引き続き行う必要はどうもなさそうだと、その結論についてご了解いただければというふうに思いますけれども、よろ

しいでしょうか。

(「はい」と言う者あり)

どうもありがとうございました。

そうしましたら、それはそういう結論とさせていただいて、引き続きご注意くださいとか、ほかにお気づきの点等あればいただきたいと思います。いかがでしょうか。

○委員 ちょっと意見よろしいですか。

○委員長 はい、どうぞ。

○委員 先ほど委員がおっしゃったことと関連しますが、環境に対する懸念といいますか、意見が結構多いですね。これ、例えば39ページとか37、38ページあたりだと、面として消失面積の割合とかそういうのが出ていますが、こういう場所に例えばこれだけの広大な埋立地ができたりするということは、環境への影響というのは当然あるわけで、そうすると、単に面の消失の問題ではなくて、むしろ先々これができたときの変化の、場の変化といいますか、そういったものの評価といいますか、この視点も1つ大事ではないかなと思うんです。

委員は「復元力」というようなことをおっしゃいましたが、やっぱりどうしても閉鎖的な環境ができたりとか、あるいは外側のほうに大きな構造物ができたりすることによって、その環境というのは様々に変化していくわけですから、そういう単に面の消失で影響があるとか、ないとかいうことではなくて、むしろ構造物をつくることによってその場が新しくどういうふう自然のあり方、生態系のあり方が変わっていくかというような、そういう視点での評価といいますか、そういうのも大事ではないかなとちょっと思ったんですけどね。

やっぱり変わっていくって、これ当たり前なんですよ。だから、面的にサンゴ礁域を残しましょうとかいう話で、残る部分もあるけれども、しかしそれは正直なところどんどん変わっていく。しかし、別のところでまた新たにサンゴ礁的な環境が消失されていくという、そういう場面もあるわけですね。そういう全体の場の変化という視点、これもちょっと大事なかなという、そのことをちょっと感じました。

○委員長 どうもありがとうございました。

何か。

○事務局 これまでの検討で、特に第2回検討委員会の資料におきましても、潮流における変化、波浪の変化等の資料も、実際は皆さんにご提示をさせていただきまして、この

パンフレットをつくらせていただきまして、今まで手続きとしては進めてきたというふうに我々としては認識しています。

今回、ここに書かせていただいている中ではそういうデータのものが少し載ってなくて、その面的なものだけになってしまっていますけれども、実際ここに至るまでの過程におきましては、潮流の変化とか波浪の変化とかも、検討できる範囲内で検討したもので提示させていただいてやってきたというふうに、我々としては認識しているというところがございます。

○委員 若干受け取り方のニュアンスが違うかも知れませんが、いずれにしても、ここにこういう構造物ができていくということは先々あることですね。そうすると、それを単にこれだけ減ります、増えます、残ります、消失面積が少ないですよという話ではなくて、むしろこういうことをつくるんだけれども、その場所がこういうふうな形で、砂州的なところが少し別の形になってきたりする、あるいは泥質的なところが多少別の基盤になってくるというような、そういうふうな先々これができていくときの、いかなれば環境の変化を住民であるとか、あるいは何かの委員会とかで説明するときに、そういう視点が大事なんだろうと、こう言っているんですね。

変わらないという前提で面積的な前提だけで話すと、どうしてもこの数字の多い、少ないということに影響される。そうではない、変わっていくんだという、そういう視点が大事なのではないかなと。そう思っているんですけどね。

○委員長 どうもありがとうございます。

今後取り組んでいくときに、そういうのも踏まえてやってくださいという、こういうアドバイス、ご意見だと思しますので、ぜひそういう視点も踏まえていただければありがたいと思います。どうもありがとうございます。

実は、冒頭申し上げたように、ガイドラインに基づくSEAとしても初めて、国交省の構想段階のガイドラインに基づく取り組みとしては初めてという、こういうことは再三申し上げてきたわけでありましてけれども、初めてだということだからよくわからないところも、どうやっていったらいいかというのもあったと思います。しかしながら、これも一般論でありますけれども、SEAをやったということの意味は、将来行う環境アセスメントに対して、やはりそれだけのことを今これだけ努力したわけですから、プラスの効果があればいけないですね。

それはどういうことかという、アセスメントなんかやるときには、こういうところに

については既にSEA、構想段階で検討していますよと。検討は終わっていますというようなこともちゃんと入れないといけない。それから、きょうの資料3のように今後やりますということは、まさにSEAをやったからこそ今やるべきことはやって、やらないこと、あるいは先にやるべきことについても整理がされて、住民の方はそういうことはわかりませんから、意見は誰に向かってということもないし、どれに対してというのもないわけで、何でもどんどん出てくるわけですよ。でも、それに対してうまく裁いていって、いつ、どの段階でどれをやるべきかということをちゃんと返してあげる、丁寧に返してあげるといことがこの資料3でできたわけだし、きょうのご意見も、そういう視点で将来に向けてぜひ検討してください。考慮してくださいというような前向きな発言を随分いただいていたと思うんですね。

そういう意味で、SEAをやったということは、ある意味でアセスというか、将来の施設計画やアセスに対してこういうことはお願いしますねということを使う場でもあるし、それは資料3のほうにもそういうことが書かれている。

申し上げたかったのは、環境省さんからきょういただいている意見の中で、すごく重要だと思うのは、構想段階において計画の必要性とか、位置とか、規模にかかわる環境配慮事項について、もう十分な意見聴取が終わっているんだよという、そういう認識をちゃんと持ってくださいねと。だから、今まで計画プロセスとしてSEAなんかを行わないで、いきなり始めたりすると、そもそも必要性はあるのか、何でこんなのが要るんだと、何でこんな規模なんだってことに、どんどん戻ってしまって、ぐるぐる意見・議論だけが回転してしまって、なかなか先にいけないということがあるわけです。けれども、沖縄の那覇のプロジェクトで、これだけ長い時間をかけて、そういうところを1つ1つ潰していって、そのときに、ここまでやるかってほどのPI、意見ももらってやってきたわけですから、ぜひこの取り組み、やってきた実績を、施設段階以降に進んだときにも踏えていただく。そういう段階で、意見が元に戻っていかないように、これだけの実績があるんだということをきっちり示していく。これが必要なわけです。

そういう意味でも、環境省さんの意見にもそういうことは書かれていて、ぜひそれを踏まえてくださいと言っているのは、大変大きなエールであるし、意味があるというふうに私は思っていますので、ちょっと最後につけ加えさせていただきました。

山本室長のほうから何か、関連してというか、ご意見いただく機会がなかったんですけど、ひとつご発言があればお願いします。

○オブザーバー 特に意見とかいうことではないんですが、せっかく最後に委員からご紹介をいただいたんで、本日は参考資料の2の中に環境省の意見というのを付けさせていただいています、事務局から要約して、ポイントはご紹介いただいたところですが、そこで今、委員からご紹介ありました点も含めて、せっかくですから、環境省で今回のSEAについて、どういうふうを考えているかということを紹介させていただけたらと思います。

環境省という別紙のものがあるんですが、最初のところに書いているのは、これはまさに国交省のガイドラインにのっとってSEAを含むものとしてきちんとやられたと。特に、2つ目の段落で書いているところは、今回やられている手続きというものをSEAという目で見ただけの場合、そこをきちんとした環境上の影響も見ている。もちろん既存の資料に基づきますから、本当にいわゆる環境省としてやるような突っ込んだ調査、形態に基づくものでは当然ないわけですが、それにしても、この段階としては十分な内容がやられているということで、ここで申し上げたかったのは、今回、A案、B案が出てきておりますけれども、これについてはそういったプロセスで、この中ではSEAにのっとった環境配慮、一定の配慮を折り込んで、構想段階としてのしっかりとした案に仕上げているということは環境省として評価したいというものであります。

その次の、下のところから2つ目の、「本事業は云々」というところですが、今回、協議会で最終的にA案、B案、最終案を決定されるわけですが、その際にここで十分技術的な検討がやられている項目ではあるんですが、環境省として、特に留意していただきたい点というのをあえてここで列記させていただいております。中身は見ていただければと思うんですが。

次の裏側にいきまして、「今後、事業が実施されることとなった場合には」ということで、これは実際に実施段階の環境影響評価をイメージしているわけですが、こういった点に留意していただけるのが望ましい。これもこういった視点が抜けているということでは決してないんですが、これまでこの場でも議論されている環境配慮事項の中で、特に我々こういったところが大事だと思っているのを特出ししていると。

先ほど、場のお話もありましたけど、確かに失われるものが、そのものも大事ですけど、やはり海流が変化したりすることによって、いろいろ環境の場が変化していく。それは大変重要な視点ですので、そういったところもしっかり見ていただきたいということと、A案、B案の視点にしても、案に応じたポイントとなる場所、一長一短あるわけですが、

短所の部分はしっかりカバーするような検討をしていただきたいことと、最後に、きょうも議論ありましたが、航空機騒音というのは非常に大事なポイントだと環境省としても認識しております。

一番最後のところに、先ほど委員長からご紹介あったことが書いているんですが、SEAという、従来アセスの前にやるのが、要は余計なことをやるんじゃないくて、これやることによって、より環境配慮がうまく取り込める。その結果、後のプロセスでも、よりいい内容になるし、そんなふうにしたものは法律的に受認できると。そうなっていかないと、やはりSEAというのはいまうまく定着していかないと考えておりますので、その意味では、今回やられた、これだけの労力をかけてまとめられたことが、次のプロセスでまた同じ議論をしたんでは、そういうところにつながっていかないので、今回の議論というのは当然やって、整理したことは整理した結果として、検討して、次に進んでいくべきだということもあります。

こういったことをある時点でやったり、私どももこの場というだけではなくて、いろんな場でやったり言ったりということもあまして、今回はこういった紙の形で提出させていただいているということでご紹介をさせていただきましたので、よろしく願いいたします。

○委員長 どうもありがとうございました。

先々になってから、こんなの知らなかったよかって言って、出てきても遅いですよ。これだけきっちりやってきたんですからということが、大変重要な視点ではないかなというふうに思います。

ちょっと時間が過ぎてしまって、大変申しわけなかったんですけども、そういうことで、それではきょうの議題のほうに戻ります。1、2、3については、これで概ね終わりましたので、那覇空港技術検討委員会としては、特に追加検討は必要はないということで、様々な意見も出てまいりました。

事務局が基本的に整理した4つの項目の対処・方針については、概ね了解なんですけれども、委員からもいろいろご意見がありまして、個々の記述方法についての宿題が出ましたので、全体としてはOKだけれども、公開するに値するような資料づくりについては、引き続き検討していただいて、それを委員の皆さんにメールか何かになりますかね、時間もあまりないでしょうけれども、メールか何かで確認をいただいて、それで、これも早い公開、速やかな公開というのは大変重要ですから、早く公開できるように、大変でしょう

けど、していただければと思います。

それでは、そういうことで概ねよろしいでしょうか。どうもありがとうございました。

それでは、議事は4番、最後のところに入ります。

(4) その他

○事務局 その他でございます。実は既に議論いただいているものでございますが、資料4です、スケジュールでございます。今、委員長からも、この技術検討委員会で追加検討はないというふうにまとめていただきましたので、ここのスケジュール上では、縦に3つに分かれています。一番左の技術検討委員会、今回、下から2つ目の四角の3月9日、技術検討の追加の有無というところ、ここを議論いただいたわけですが、下に行かないことになりまして、右の矢印のほうにまいります。したがって、今後、右端のPI評価委員会、そして最後、協議会という段取りで進んでいきたいと思っておりますので、よろしくご承知ください。

○委員長 よろしいでしょうか。

はい、どうもありがとうございました。

これで議事のほうは終わりますので、また再びそちらにマイクを戻します。よろしくお願い致します。

4. 閉会

○事務局 延長、ありがとうございました。そして、皆様長時間のご審議、大変ありがとうございました。

今後、皆様から伺った意見、承りましたので、今後、実施段階でも十分反映していきたいと思っております。

それでは、以上をもちまして本日の委員会を終了いたします。

長時間のご審議ありがとうございました。

以上